



BACHELORARBEIT

Frau
Anja Sperl

Die Bedeutung von Luftverkehrsdrehkreuzen für die Entwicklung touristischer Destinationen

**Dargestellt anhand der Beispiele
Flughafen Frankfurt am Main und
Flughafen Palma de Mallorca**

BACHELORARBEIT

Die Bedeutung von Luftverkehrsdrehkreuzen für die Entwicklung touristischer Destinationen

**Dargestellt anhand der Beispiele
Flughafen Frankfurt am Main und
Flughafen Palma de Mallorca**

Autor:
Frau Anja Sperl

Studiengang:
Business Management

Seminargruppe:
BM10w2-B

Erstprüfer:
Prof. Dr. phil. Otto Altendorfer

Zweitprüfer:
Ulrich Rüter

Einreichung:
Mittweida, 23.07.2013

BACHELOR THESIS

The impact of aviation hubs on the development of tourist destinations

**With reference to the examples of
Frankfurt am Main Airport and Palma de
Mallorca Airport**

author:

Ms. Anja Sperl

course of studies:

Business Management

seminar group:

BM10w2-B

first examiner:

Prof. Dr. phil. Otto Altendorfer

second examiner:

Ulrich Rüter

submission:

Mittweida, 23.07.2013

Bibliografische Angaben

Nachname, Vorname: Sperl, Anja

Die Bedeutung von Luftverkehrsdrehkreuzen auf die Entwicklung touristischer Destinationen

- Dargestellt anhand der Beispiele Flughafen Frankfurt am Main und Flughafen Palma de Mallorca

The impact of aviation hubs on the development of tourist destinations

- With reference to the examples of Frankfurt am Main Airport and Palma de Mallorca Airport

72 Seiten, Hochschule Mittweida, University of Applied Sciences,
Fakultät Medien, Bachelorarbeit, 2013

Abstract

Diese Bachelorarbeit befasst sich mit der Bedeutung von Luftverkehrsdrehkreuzen für die Entwicklung touristischer Destinationen. Sie stützt sich hierbei auf zwei Beispielsfälle, dem Flughafen Frankfurt am Main in Verbindung mit der Stadt Frankfurt als Destination und dem Flughafen Palma de Mallorca in Zusammenhang mit der Feriendestination Mallorca. Die ersten drei Kapitel befassen sich mit den Grundlagen der Betriebswirtschaft, Tourismuswirtschaft sowie der Luftverkehrswirtschaft. Darauf folgend werden die beiden Beispielsflughäfen und ihre dazugehörigen Destinationen näher betrachtet. Im Rahmen einer SWOT-Analyse werden die Auswirkungen von Luftverkehrsdrehkreuzen auf Tourismusdestinationen anhand der beiden Beispielsfälle und unter den Gesichtspunkten von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken aufgezeigt und analysiert. Ziel dieser Bachelorarbeit ist es, die hieraus gewonnenen Erkenntnisse auf die Allgemeinheit auszuweiten, den derzeitigen Stand aufzuzeigen sowie einen Zukunftsausblick zu geben.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	VII
Abbildungsverzeichnis	VIII
1 Vorwort	1
2 Volks- und betriebswirtschaftliche Grundlagen	3
2.1 Ökonomische Grundbegriffe	3
2.2 Bedeutende Wirtschaftsbereiche in Deutschland	4
2.3 Märkte und Zielgruppen	5
2.4 Die Bedeutung des Marketing	5
3 Die Grundlagen des Tourismus	7
3.1 Die Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor	7
3.2 Arten des Tourismus	8
3.3 Touristisches Produkt und Anbieter	9
3.3.1 Touristische Destinationen und Zielgebietsagenturen	9
3.3.2 Tourismusnachfrage	10
3.3.3 Besonderheiten des Tourismusmarketing	12
3.3.4 Touristische Wertschöpfungskette	13
3.4 Trends im Tourismus	15
3.5 Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Destinationen	15
4 Luftverkehrsmanagement.....	17
4.1 Luftverkehr	17
4.1.1 Der Luftverkehrsmarkt und seine Komponenten	17
4.1.2 Luftverkehrsnachfrage	21
4.1.3 Unterscheidungen im Luftverkehr.....	23
4.1.3.1 Network Carrier	23
4.1.3.2 Regional Carrier	23
4.1.3.3 Leisure Carrier	24
4.1.3.4 Low Cost Carrier	24
4.1.4 Entwicklung des Luftverkehrs und wirtschaftliche Bedeutung..	25
4.2 Airports	26
4.2.1 Flughafenarten und deren Standortfaktoren	26
4.2.2 Die Bedeutung von Luftverkehrsdrehkreuzen	28
4.2.3 Flughafenkapazität und Slotvergabe	29

4.2.4	Airports als Wirtschaftsfaktor.....	30
4.2.5	Geschäftsfelder und Einnahmequellen von Flughäfen	32
4.2.6	Airports als Ausgangspunkt touristischer Aktivitäten	33
5	Luftfahrt Drehkreuze und Destinationen – Frankfurt am Main und Palma de Mallorca	35
5.1	FRA.....	35
5.1.1	Frankfurt am Main	35
5.1.1.1	Stadtbild und Infrastruktur.....	35
5.1.1.2	Tourismus.....	36
5.1.2	Flughafen Frankfurt am Main (FRA).....	37
5.1.2.1	Flughafenbetreiber Fraport AG	38
5.1.2.2	Bereiche des Flughafens und Umsatz	40
5.1.2.3	Wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklungen.....	43
5.2	PMI	46
5.2.1	Ferieninsel Mallorca	46
5.2.1.1	Tourismuswirtschaftliche Daten	46
5.2.1.2	Zukunftsperspektiven.....	48
5.2.2	Flughafen Palma de Mallorca (PMI)	49
5.2.2.1	Allgemeine Wirtschaftsdaten.....	49
5.2.2.2	Betreibergesellschaft AENA	51
6	Chancen und Risiken im Vergleich.....	52
6.1	SWOT- Analyse Frankfurt	53
6.2	SWOT- Analyse Mallorca	59
6.3	Fazit	66
7	Schlusswort.....	71
	Literaturverzeichnis	XI
	Eigenständigkeitserklärung	XVI

Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen
AEA	Association of European Airlines
AENA	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
BDF	Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
DFS	Deutsche Flugsicherung
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
DRV	Deutscher Reiseverband
DWD	Deutscher Wetterdienst
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FRA	Frankfurt (Main), Flughafen Frankfurt am Main
IAA	Internationale Automobilausstellung
IACA	International Air Carrier Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IATA	International Air Transport Association
KMPH	Internationale Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
LBA	Luftfahrt-Bundesamt
LuftVZO	Deutsche Luftverkehrszulassungsordnung
MICE	Meetings, Incentives, Conferences and Exhibitions
PMI	Flughafen Palma de Mallorca
VFR	Visiting Friends and Relatives

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Das Hub-and-Spoke-System	28
Abbildung 2: Verkehrszahlen Frankfurter Flughafen 2010 - 2012	37
Abbildung 3: Passagierentwicklung an den Fraport Konzern-Flughäfen	39
Abbildung 4: Passagierentwicklung Flughafen Frankfurt 2009 – 2012	41
Abbildung 5: Weltweiter Cargoverkehr 2012	42
Abbildung 6: Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Palma de Mallorca 2003 - 2007	50

1 Vorwort

Der Tourismus und der Luftverkehr – zwei Wachstumsbranchen der globalen Wirtschaft. Immer mehr touristische Destinationen werden erschlossen und vernetzt während bestehende Zielgebiete ihre Angebote und die dazugehörige Infrastruktur ausweiten. Das weltweite Tourismusaufkommen steigt und leistet heutzutage in vielen Volkswirtschaften einen entscheidenden Beitrag zu deren erfolgreichem Bestehen. Doch Destinationen entstehen nicht von heute auf morgen, sie durchlaufen einen Entwicklungsprozess, der von verschiedenen Faktoren positiv beeinflusst und unterstützt wird, sowie gebremst und eingeschränkt. Einer der wichtigsten ist hierbei die Anbindung an ein internationales Verkehrsnetz, was häufig durch den Luftverkehr geschieht. Auch dieser verzeichnet ein stetiges Wachstum und erlangt in den Zeiten der Globalisierung einen höheren Stellenwert denn je.

Internationale Vernetzung ist für den Erfolg von Städten, Regionen oder Ländern, die an den weltweiten Wirtschaftsverflechtungen teilhaben wollen, unerlässlich geworden. Wer sich nicht durch seine günstige Erreichbarkeit auszeichnet oder keinen Zugriff auf internationale Warenströme hat, bleibt rückständig und hat im globalen Konkurrenzkampf eine schwache und mit erheblichen Nachteilen behaftete Position. Die daraus resultierenden starken Zuwachsraten des Luftverkehrsaufkommens zeigen auch die Bedeutung und Einflussmöglichkeiten von Flughäfen auf, die mittlerweile einen weitaus höheren Rang als den eines bloßen Infrastrukturträgers innehaben. Dies gilt besonders im Hinblick auf die Entwicklung touristischer Destinationen, für die die Kooperation mit einem Luftverkehrsdrehkreuz in verschiedener Hinsicht von elementarer Wichtigkeit ist.

Ziel dieser Arbeit ist es herauszufinden, inwiefern Luftverkehrsdrehkreuze die Entwicklung touristischer Destinationen beeinflussen können und die Art und Weise des möglichen Zusammenwirkens zwischen den beiden Parteien darzustellen sowie die daraus entstehenden positiven und negativen Effekte für die Entwicklung des Zielorts aufzuzeigen und zu analysieren. Zur Veranschaulichung werden hierbei zwei Beispiele gewählt, die sich in ihrem Wesen grundlegend voneinander unterscheiden, um verschiedene Blickwinkel auf die Effekte zu zeigen. Im Falle der Weltmetropole Frankfurt am Main und dem dort ansässigen Flughafen werden die Auswirkungen eines Mega-Hubs auf ein vom Business-tourismus geprägten Städtezieles dargestellt. Das Beispiel Mallorca hingegen stellt die Einflüsse eines Ferienflughafens auf die Entwicklung der für sein Massentourismusaufkommen bekannten Urlaubsinsel dar. Nach einer Analyse der beiden Fälle wird als Ergebnis der Arbeit dargestellt, inwieweit Luftverkehrsdrehkreuze auf die Entwicklung touristischer Destinationen Einfluss nehmen können und inwiefern dies jeweils als Chance oder Risiko anzusehen ist. Zum besseren Verständnis des Themenfelds und zur Erlangung des dafür nötigen Basiswissens, wird

zu Beginn der Ausarbeitung auf die Grundlagen der Tourismuswirtschaft sowie des Luftverkehrs eingegangen und darüber hinaus Porträts der untersuchten Flughäfen und Destinationen erstellt. Die Fragestellung wird mit Hilfe einer SWOT-Analyse untersucht, hierbei werden die Auswirkungen der Luftfahrt Drehkreuze auf Destinationen unter den Gesichtspunkten von Stärken, Schwächen der Flughäfen sowie Chancen sowie Risiken im Hinblick auf die Zukunft aufgezeigt. In diesem Zusammenhang geht es darum, den durch seine Infrastruktur gegebenen Handlungsspielraum des Flughafens sowie äußere Einflüsse, die Stellung der Fluggesellschaften und andere mit dem Airport in Verbindung stehende Unternehmen und Institutionen, die geographische Lage der Destination und daraus resultierende Besonderheiten, wirtschaftliche Entwicklungen und weitere den Flughafen mit der Destination verbindende Parameter zu analysieren. Als Abschluss der SWOT-Analyse lässt sich ein Fazit ziehen, welches es ermöglicht, die Situation der beiden untersuchten Flughäfen auf die Allgemeinheit zu übertragen und dahingehend wichtige Erkenntnisse und Zukunftsperspektiven zu gewinnen.

2 Volks- und betriebswirtschaftliche Grundlagen

2.1 Ökonomische Grundbegriffe

Im Folgenden werden die Begriffe Volks- und Betriebswirtschaft erläutert sowie eine Abgrenzung zwischen materiellen und immateriellen Leistungen geschaffen.

Volkswirtschaft. Als Volkswirtschaft bezeichnet man das wirtschaftliche Zusammenwirken privater Haushalte, Unternehmen und staatlicher Einrichtungen innerhalb eines bestimmten Wirtschaftsraums (Staatsgebiet) mit einer einheitlichen Währung. [Pottert/Kirchner/Polzin 2008, 52]. Jede Volkswirtschaft verfügt über ein Rechtssystem, sowie eine Wirtschaftsordnung. Keine Volkswirtschaft gleicht der anderen, die jeweiligen gesellschaftlichen Verhältnisse sowie Wirtschaftspolitik und Standortbedingungen eines Staates machen sie spezifisch.

Betriebswirtschaft. Im Gegensatz zur Volkswirtschaft befasst sich die Betriebswirtschaft ausschließlich mit Unternehmen, deren Handlungen, Ziele, Produktionsfaktoren und darüber hinaus auch mit der Gestaltung und Steuerung von Betrieben.

Dienstleistungen: Als Dienstleistung bezeichnet man immaterielle Leistung, die ein Anbieter einem Nachfrager gewähren kann und die keine Übertragung von Eigentum an irgendeiner Sache zur Folge hat [vgl. Kotler/Armstrong/Wong 2011, 692].

Besondere Charakteristika sind die Nichtlager- bzw. Nichttransportfähigkeit und die Schwankung der Qualität, die vom der Art und Weise sowie dem Ort der Durchführung abhängig sind. Darüber hinaus ist es nicht möglich Dienstleistungen von ihren Leistungserbringern zu trennen und der Konsument kann die Leistung vor dem Kauf nicht anfassen, anschauen oder ähnliches [vgl. Kotler/Armstrong/Wong 2011, 659]. Beispiele für Dienstleistungen sind die Dienste eines Anwalts oder ein Kinobesuch.

Sachgüter: Neben Dienstleistungen können Unternehmen auch Sachgüter anbieten. Diese werden unterteilt in lebensnotwendige und Luxusgüter. Letztere werden bei steigendem Einkommen in hohem Maße und bei niedrigem Einkommen schwächer nachgefragt während die Nachfrage nach lebensnotwendigen, also beispielsweise nach grundlegenden Nahrungsmitteln, dadurch nicht beeinflusst wird.

2.2 Bedeutende Wirtschaftsbereiche in Deutschland

Wirtschaftseinheiten werden in sogenannte Wirtschaftsbereiche oder auch Sektoren eingeteilt. So gibt es den Sektor der privaten Haushalte und den Unternehmenssektor, welcher weiterhin in den primären Sektor (z.B. Landwirtschaft), den sekundären Sektor (z.B. Industrie) und den tertiären Sektor (Dienstleistungssektor) unterteilt wird. Diese Wirtschaftsbereiche oder –Sektoren werden darüber hinaus nach ihren typischen Aktivitäten in Wirtschaftszweige untergliedert. Jede Volkswirtschaft hat ihre bedeutenden Wirtschaftszweige, so auch Deutschland:

Land- und Forstwirtschaft, Fischerei. Im Jahr 2012 gab es 288 200 Landwirtschaftliche Betriebe in der Bundesrepublik mit insgesamt ca. 1,1 Millionen Arbeitskräften.

Industrie, Verarbeitendes Gewerbe. Das Verarbeitende Gewerbe befasst sich mit der Herstellung von Waren, die als Vorleistungsgüter, Investitionsgüter, Gebrauchs- oder Verbrauchsgüter verwendet werden. Im Jahr 2010 waren 6 923 521 Menschen in diesem Bereich beschäftigt, mit dem ein Gesamtumsatz von 1 750 129 Millionen Euro erzielt wurde.

Energie: Ein Viertel der Bruttostromerzeugung fällt auf die Braunkohle. Allerdings wird durch erneuerbare Energieträger mit 21,9% des Gesamtsatzes annähernd genau so viel Energie gewonnen. Den geringsten Anteil haben Mineralölprodukte mit 1,6%.

Bautätigkeit. Im Jahr 2010 waren 1 638 904 Menschen in diesem Bereich beschäftigt und erzielten einen Umsatz von 170,8 Milliarden Euro.

Dienstleistungen. Dieser Bereich zeigt einen erheblichen Anteil der Erwerbstätigkeit. Demgegenüber ging die wirtschaftliche Bedeutung traditioneller Bereiche, wie die der Land- und Forstwirtschaft sowie des Produzierenden Gewerbes, zurück.

Binnenhandel, Gastgewerbe, Tourismus. Im Jahr 2010 wurde im Handel ein Umsatz von 1 670 Milliarden Euro erzielt, der sich aus dem Umsatz im Einzelhandel und dem Umsatz im Großhandel zusammensetzt.

Transport und Verkehr. Die Mobilität von Menschen und Gütern gewährleistet eine funktionierende Wirtschaft. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wird ein Zuwachs verzeichnet, im internationalen Flugverkehr im Jahr 2012 sogar ein Rekordhoch von Passagieren auf deutschen Flughäfen.[vgl. Statistisches Bundesamt – Wirtschaftsbereiche]

2.3 Märkte und Zielgruppen

Märkte sind ökonomische Orte, an denen Angebot und Nachfrage bestimmter Güter aufeinander treffen und ein Preis ermittelt wird. Die Angebotsseite strebt hierbei möglichst hohe, die Nachfrageseite hingegen möglichst niedrige Preise an. Der Markt hat eine Disziplinierungsfunktion. Er zwingt Anbieter und Nachfrager zu rationalem ökonomischen Handeln um erfolgreich am Marktgeschehen teilnehmen zu können. Nur die Anbieter innovativer Produkte sind am Markt konkurrenzfähig [vgl. Essert/Farintrop-Bechtold/Kaminski 2009, 167].

Da Märkte oft groß und inhomogen sind, teilt man sie mittels Marktsegmentierung in homogene Segmente auf. Mit speziell für diese Teilmärkte abgestimmte Produkte und Dienstleistungen lassen sie sich effizient bearbeiten. Ein Beispiel für Marktsegmente sind Industrie- oder Konsumgütermärkte. Unternehmen müssen Marktsegmente analysieren und bewerten bevor es zu entscheiden gilt, für welche Zielmärkte sie passende und wettbewerbsfähige Angebote liefern können. Auf gegebenen Zielmärkten treffen viele Unternehmen aufeinander, die sich in Zielvorstellungen, Ressourcen, finanziellen Mitteln und Dauer der bestehenden Marktteilnahme voneinander unterscheiden. Jedes Unternehmen nimmt eine andere Position ein, die es zu verteidigen oder verändern gilt. Die Position des Marktführers hat das Unternehmen, das den größten Marktanteil inne hat. Ein Beispiel für Zielmärkte ist der Tourismusmarkt, der Automobilmarkt oder der Rohstoffmarkt [vgl. Kotler/Armstrong/Wong 2011, 564].

Für das jeweilige Marktsegment bzw. den Zielmarkt, den ein Unternehmen bedient, muss es Zielgruppen identifizieren, denen es ein gutes Angebot unterbreiten kann. Die jeweils ausgewählte Zielgruppe muss für das Unternehmen rentabel sein, also ein zufriedenstellendes Nachfrageniveau zeigen. Ist die Wahl auf eine konkrete Zielgruppe gefallen, wird die Art und Weise festgelegt, mit der diese bedient werden soll. Es geht somit darum, wie sich ein Unternehmen am Markt differenzieren und positionieren will. Anbieter unterscheiden sich durch ihre Nutzenversprechen von einander. Diese gelten darüber hinaus der gezielten Ansprache von Konsumenten. Ihnen wird ein Bündel von Nutzenbestandteilen oder Werten versprochen, das ihre Bedürfnisse optimal befriedigt. Die einzelnen Parteien dieser Zielgruppen entscheiden sich dann aufgrund des Nutzenversprechens, das sie überzeugt hat, für einen bestimmten Anbieter. [vgl. Kotler/Armstrong/Wong 2011, 57]

2.4 Die Bedeutung des Marketing

Marketing ist ein Konzept zur Befriedigung von Kundenwünschen. Der Marketingprozess beginnt lange vor dem Verkauf des fertigen Produkts oder der Dienstleistung,

endet jedoch mit diesem. Unternehmen schaffen durch das Marketing eine Austauschbeziehung mit den Konsumenten. Der Marketingprozess lässt sich in fünf Stufen unterteilen. Zunächst geht es darum, Kundenwünsche und Märkte zu verstehen. Der zweite Schritt befasst sich mit dem Entwerfen einer kundenorientierten Marketingstrategie und im dritten Schritt müssen Unternehmen ein integriertes Marketingprogramm entwickeln. Danach gilt es profitable Kundenbeziehungen auszubauen. Diese ersten vier Schritte dienen dazu, einen Wert für den Kunden zu schaffen und gleichzeitig Kundenbeziehungen aufzubauen. Im fünften und letzten Schritt hingegen erlangen Unternehmen einen Gegenwert von den Kunden, welcher aus Umsatzerlösen, Gewinn und langfristigen Kundenwert besteht. [vgl. Kotler/Armstrong/Wong 2011, 39]

Peter Drucker, ein führender Marketing-Vordenker, definiert Marketing wie folgt: „Das eigentliche Ziel des Marketing ist es, das Verkaufen überflüssig zu machen. Das Ziel lautet, den Kunden und seine Bedürfnisse derart gut zu verstehen, dass das daraus entwickelte Produkt genau passt und sich daher von selbst verkauft.“ Es geht beim vermarkten von Produkten also im Grunde darum, eine entsprechend gute Vorarbeit zu leisten, sodass sich die Konsumenten am Ende ohne großartige weitere Aufforderung oder Hilfestellung für den Kauf entscheiden. [vgl. Kotler/Armstrong/Wong 2011, 39]

3 Die Grundlagen des Tourismus

3.1 Die Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor

Die Tourismusbranche ist für viele Volkswirtschaften von zentraler Bedeutung. In den vergangenen Jahren verzeichnete die Reise- und Touristikindustrie weltweit ein stärkeres Wachstum als andere Wirtschaftszweige. Im Jahr 2012 konnte dieser Sektor seinen Anteil am globalen Bruttosozialprodukt um 3 Prozent steigern. Rund 6,6 Billionen Dollar und somit 9 Prozent des globalen Bruttosozialprodukts fiel 2012 der Tourismusbranche zu. Die Tourismuswirtschaft sichert und erhält Arbeitsplätze, so waren im Jahr 2012 insgesamt 260 Millionen Menschen in dieser Branche beschäftigt. Erhebungen der WTTC ergaben weiterhin, dass 2012 alleine in Europa fast 11 Millionen Menschen im Tourismus arbeiteten, was einen Anteil von 2,8 Prozent aller Beschäftigten ausmacht. [vgl. World Travel & Tourism Council]

Auch für die deutsche Wirtschaft ist die Tourismusbranche von großer Bedeutung. Für die Bundesregierung ist der Tourismus eine der Schlüsselbranchen in Deutschland. Mit rund 2,9 Millionen Beschäftigten im Jahr 2012 sind 7 Prozent der deutschen Arbeitsplätze vom Tourismus abhängig. Dem Tourismus wird eine Bruttowertschöpfung von 241,1 Milliarden Euro zugerechnet (*Bruttowertschöpfung*: Gesamtwert aller produzierter Waren und Dienstleistungen abzüglich der für die Fertigung benötigten Vorleistungen), was 9,7 Prozent der gesamten Bruttowertschöpfung der deutschen Volkswirtschaft entspricht und somit mehr als die Fahrzeugindustrie. Im Jahr 2010 gaben Touristen in Deutschland 278,3 Milliarden Euro aus, 241,7 Milliarden davon stammen von inländischen Touristen. Für Auslandsreisen haben Deutsche im Jahr 2011 63,9 Milliarden Euro aus, das sind 4,1 Prozent des gesamten privaten Verbrauchs der Bundesbürger. Deutschland zeigt mit 10 000 Reisebüros bezogen auf die Zahl der Einwohner eines der dichtesten Reisebüronetze weltweit. Die 2 500 Reiseveranstalter in Deutschland sind überwiegend von mittelständischen Anbietern geprägt, allerdings sind auch einige Großkonzerne dabei. 2012 betrug die Zahl der Reisenden in Deutschland 53,6 Millionen, 76,3 Prozent der Bevölkerung zählt zu den Reisenden und weist eine durchschnittliche Reisedauer von 1,3 Urlaubsreisen pro Person auf. Damit gilt die deutsche Bevölkerung als sehr reisefreudig und aus den Daten geht hervor, dass sie ist auch bereit ist, einen verhältnismäßig hohen Anteil ihrer Ausgaben für Reisen zu verwenden. [vgl. Der Deutsche Reiseverband]

Der Tourismus gilt in Deutschland weiterhin als Wachstumsbranche. Laut ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes, hat sich der Inlandstourismus im Februar

2013 um 1 Prozent gegenüber dem Februar 2012 gesteigert. 407,2 Millionen mal übernachteten in- und ausländische Gäste 2012 in Beherbergungsbetrieben in Deutschland, das war ein Rekordwert und gegenüber 2011 ein Plus von 3,6 Prozent. [vgl. Statistisches Bundesamt – Tourismus]

3.2 Arten des Tourismus

Der Tourismus lässt sich in verschiedene Arten unterteilen. Bei der Gliederung der Arten wird von dem hauptsächlichen Motiv, das einer Reise zugrunde liegt, ausgegangen.

Erholungstourismus: Hierbei steht die Erholung und Entspannung im Vordergrund. Meistens findet Erholungstourismus im Rahmen eines Badeurlaubs in südlichen Ländern statt. Großer Beliebtheit erfreuen sich hierbei Ressorts und Strandhotels, die sich für Personen jedes Alters eignen und ein umfangreiches Unterhaltungsangebot bieten. Auch Familien entscheiden sich häufig für diese Art des Reisens.

Business tourism: „Geschäftstourismus ist die Gesamtheit aller strategischen und operativen Maßnahmen zur Planung, Organisation und Kontrolle der Aktivitäten von Personen, die an Orte außerhalb ihrer gewöhnlichen privaten, geschäftlichen und beruflichen Umgebung reisen, um sich dort zu geschäftlichen und beruflichen Zwecken bis zu höchstens drei Monaten ohne Unterbrechung und ohne Gründung eines Zweitwohnsitzes aufzuhalten.“ [E-travel-pedia]

Der Geschäftstourismus ist eine bedeutende Sparte der Tourismuswirtschaft, mit dem jährlich ein hoher Umsatz erzielt wird. Immer mehr Destinationen richten ihre Infrastruktur auf diesen Bereich aus, um ebenfalls in diesem Bereich agieren zu können. Zum Geschäftstourismus gehört auch die Tagungsindustrie, besser bekannt als MICE. Hierzu zählt die Organisation und Durchführung von Tagungen (Meetings), von Unternehmen veranstaltete Anreiz- und Belohnungsreisen (Incentives), Kongresse (Conventions) und ähnliche Veranstaltungen (Events).

Gesundheitstourismus: Der Gesundheitstrend hat den Gesundheitstourismus zu einem stark expandierenden Wirtschaftszweig gemacht. Reisende geben sich im Urlaub gezielt dem körperlichen Wohlbefinden, Wellness- und Gesundheitsanwendungen hin. Wellness Hotels verzeichnen steigende Gästezahlen und werden zu einem festen Bestandteil des touristischen Angebotsportfolios.

Städtetourismus: Bei dieser touristischen Aktivität steht die Erkundung einer bestimmten Stadt im Vordergrund. Zumeist handelt es sich hierbei um weltbekannte Metropolen, die ein breit gefächertes Angebot an Sehenswertem bieten. Eine Solche Reise wird vorrangig individuell Angetreten, kann aber auch als Pauschalreise auftreten. In

Deutschland entwickelt sich der Städtetourismus so gut wie kein anderes Tourismussegment. Die Zahl der Übernachtungen stieg 2011 bundesweit um 4,7 Prozent. An der Spitze steht Berlin: Knapp 9,9 Millionen Gäste beherbergten die Hotels und Pensionen der Hauptstadt im Jahr 2011, gut doppelt so viele wie noch 1999. [vgl. Kreller 2012,1] Im Rahmen einer Städtereise besuchen Touristen eine bestimmte Stadt um diese mit ihren Sehenswürdigkeiten zu erkunden. Erholung steht bei dieser Art des Reisens nicht im Vordergrund. [vgl. Statistisches Bundesamt – Statistiken zu Städtetourismus und Städtereisen]

Die beliebtesten Städte in Deutschland waren hierbei im Jahr 2012 laut dem DRV (Deutscher Reiseverband) Berlin mit 10,8 Millionen Besucher, gefolgt von München mit 6,1 Millionen Besuchern, an dritter Stelle liegt Hamburg mit 5,6 Millionen Besuchern und an vierter Stelle Frankfurt am Main mit 4,3 Millionen Besuchern. [vgl. Deutscher Reiseverband: Fakten und Zahlen 2012]

3.3 Touristisches Produkt und Anbieter

Die Tourismus- bzw. Fremdenverkehrsdienstleistung besteht aus verschiedenen Teilbereichen, die wiederum jeweils für sich ein eigenes touristisches Produkt sind. So erstellen Transportbetriebe die Beförderungsleistung, Hotels die Beherbergungsdienstleistung, der Reiseführer die Reiseleitung, die Souvenirindustrie die Souvenirs, die Verlage die Reisezeitschriften und Landkarten. Alle diese Teilkomponenten ergeben allerdings nur in ihrer Gesamtheit einen Sinn. [vgl. Freyer 2006, 134]

„Das touristische „Gesamtprodukt“ besteht aus allem, was für Touristen hergestellt wird oder was Touristen kaufen.“ [Freyer 2006, 134]

3.3.1 Touristische Destinationen und Zielgebietsagenturen

Touristische Destinationen sind geographische, landschaftliche, sozio-kulturelle oder organisatorische Einheiten mit ihren Attraktionen, für die sich Touristen interessieren. [Freyer 2006, 252]

Je Entwicklungsstand der Destination sind Infrastruktur und Angebote unterschiedlich ausgeprägt. Jedoch wird erst dann von einer Destination gesprochen, wenn ein Mindestmaß an touristischer Infrastruktur vorhanden ist. Destinationen haben verschiedene Attraktionspotentiale. Hierzu gehören standortbegründete Angebotsfaktoren wie naturnahe Landschaften, gastfreundliche Menschen oder Kulturschöpfungen aus der Vergangenheit. Weiterhin gibt es standortfördernde touristische Angebotsfaktoren, wie gute Verkehrsanbindungen oder ein aufenthaltsbegünstigendes Siedlungsgefüge (Vermeidung dichter Bebauung etc.).

Touristische Destinationen lassen sich in verschiedene Formen untergliedern. Es gibt naturbedingte Fremdenverkehrsorte, also Kurorte und Erholungsorte wie beispielsweise Sommer- und Wintersportzentren. Zu den kulturbedingten Destinationen gehören Vergnügungszentren, Studienzentren, religiöse Zentren oder Orte besonderer Einrichtungen und Veranstaltungen. Verkehrsbedingte Fremdenverkehrsorte sind Hafenstädte, Eisenbahnknotenpunkte, Straßenknotenpunkte, Flughäfen. Weiterhin gibt es wirtschaftsbedingte Fremdenverkehrsorte wie beispielsweise Wirtschaftszentren und Orte besonderer wirtschaftlicher Einrichtungen oder Veranstaltungen. Politisch bedingte Fremdenverkehrsorte sind Hauptstädte, Verwaltungszentren oder Orte besonderer politischer Einrichtungen und Veranstaltungen.

Von Bedeutung sind zudem der örtliche und regionale Tourismus-Service, das gewerbliche touristische Angebot (Beherbergung, Gastronomie, Kurbetrieb, etc.) sowie das öffentliche touristische Angebot. Die Vermarktung der Destination und die Koordination der Touristikdienstleistungen vor Ort fallen in den Aufgabenbereich von Incoming-Agenturen (auch Zielgebietsagenturen genannt). Sie beschäftigen sich mit der Förderung touristischer Infrastrukturen in der eigenen Standortregion und vermitteln Reiseleistungen an ortsfremde Reiseveranstalter und Gäste. Hierzu arbeiten diese Agenturen mit verschiedenen anderen Leistungsträgern zusammen, wie beispielsweise Fremdenverkehrsdienstleistern (Hotels, Restaurants, etc.) oder Beförderungsdienstleistern. Darüber hinaus knüpfen sie Kontakte zu nationalen und internationalen Partnern und das Interesse an ihrem Zielgebiet zu wecken und zudem möglichst viele Gäste zu einer Reise dorthin zu bewegen.

3.3.2 Tourismusnachfrage

Die touristische Nachfrage beschreibt die Bereitschaft von Touristen, für bestimmte Tourismusleistungen eine entsprechende Menge an Geld zu bezahlen. Bei der Kaufentscheidung spielt der Einfluss des Preises eine vergleichsweise geringe Rolle, vielmehr sind beispielsweise das Image des Urlaubslandes oder die Art der Reise von Bedeutung. Die touristische Nachfrage unterliegt weiterhin einer Vielzahl von Einflussfaktoren, diese können individueller, gesellschaftlicher, ökologischer, staatlicher oder ökonomischer Natur sein. Auch Anbieter üben einen Einfluss auf die Nachfrage aus. [vgl. Freyer 2006, 67 f]

Individuelle Einflüsse umfassen die Motivation einer Reise. Das Reisen ist zwar kein menschliches Grundbedürfnis, hat bei Einwohnern von Industrieländern dennoch einen hohen Stellenwert. Motive einer Reise sind Entspannung, Abwechslung, körperlicher Ausgleich in Form von Sport, Geselligkeit mit Freunden oder Familie, Naturerlebnisse oder Bildung. [vgl. Freyer 2006, 73]

Die Tourismusnachfrage wird weiterhin von gesellschaftlichen Einflüssen geprägt, also von Werten und Normen innerhalb eines Umfelds, die ein spezifisches Reiseverhalten hervorbringen. So hat das Reisen in wenig entwickelten Gesellschaften noch kaum eine Bedeutung, während es in Industrieländern ein bedeutendes Ausmaß besitzt. [vgl. Freyer 2006, 79]

Umwelteinflüsse sind besonders bedeutend für die Wahl des Urlaubziels. Einwohner nördlicher und regnerischer Gebiete entscheiden sich für warme und sonnige Destinationen, Binnenlandbewohner verbringen ihren Urlaub eher am Meer als Menschen, die schon am Meer wohnen und Amerikaner entscheiden sich eher für beispielsweise die Karibik als Europäer, die um dort hin zu gelangen eine lange Reise auf sich nehmen müssten. [vgl. Freyer 2006, 80]

Weiterhin unterliegt die Nachfrage wirtschaftlicher Einflussfaktoren. So ist sie stark abhängig von der individuellen sowie gesamtwirtschaftlichen Lage, dem Lebensstandard der Gesellschaft, der Wechselkurse und Preise und dem Einkommen. Der Staat versucht durch Maßnahmen der Fremdenverkehrspolitik Einfluss auf die touristische Nachfrage zu nehmen, in dem er beispielsweise Reisen kinderreicher Familien oder Jugendgruppen bezuschusst. Durch verschiedene Regelungen wie Pass- oder Gesundheitsvorschriften kann er außerdem den Reiestrom zeitlich und mengenmäßig steuern. Durch den Einfluss von Reiseanbietern werden Reisewünsche zu einer konkreten Reiseentscheidung. Auch informieren sie die Reisenden, stellen das passende Angebot für die jeweiligen Nachfrager zusammen und bewegen sie dazu, auch Reisen außerhalb der Hauptsaison zu tätigen. [vgl. Freyer 2006, 86]

Die Nachfrager selbst unterscheiden, die Einteilung orientiert sich an äußerlich sichtbaren Erscheinungen, teilweise sichtbaren Verhaltensweisen und nicht sichtbaren Reismotivationen. So gibt es Urlaubsreisende, Geschäftsreisende und Nicht-Reisende. Urlaubsreisen sind Teil der privaten Freizeitgestaltung sowie des privaten Konsums. Ziel der Reise sind Erholung, Entspannung, Kultur, Vergnügen, Besuch von Freunden oder Familie und ähnliches. Geschäftsreisen hingegen werden nicht in der Freizeit, sondern während der Arbeitszeit unternommen. Formen hierbei sind Messe- und Ausstellungsreisen, Kongress-; Tagungs- und Seminartouristik oder Dienstreisen, die aufgrund von Beziehungen zwischen Unternehmen verschiedener Standorte nötig sind. Die Reiseansprüche sind höher als bei Urlaubsreisen, es werden vermehrt höhere Preisklassen gebucht und in der Reiseindustrie ist ein Großteil der Angebote speziell auf Geschäftsreisende zugeschnitten. Die Reisedauer liegt hier zwischen einem und drei Tagen. Zu den Nicht-Reisenden zählen diejenigen, die entweder nur selten verreisen oder gelegentlich auf die jährliche Urlaubsreise verzichten. Dies geschieht aus Altersgründen, beruflich bedingten Zeitgründen, Gesundheitsgründen oder familiären Gründen. [vgl. Freyer 2006, 87 ff]

3.3.3 Besonderheiten des Tourismusmarketing

Unter den Begriff Tourismus-Marketing fällt neben dem Destinationsmanagement auch die Vermarktung vieler weiterer touristischer Produkte. In der Tourismuswirtschaft werden überwiegend Dienstleistungen erstellt, Beispiele hierfür sind Beratungsdienstleistungen von Reisebüros, Transportleistungen von Verkehrsträgern oder Serviceleistungen von Fremdenverkehrsstellen sowie Beherbergungsbetrieben. Daher ist das Tourismus-Marketing als Teil des Dienstleistungs-Marketing zu sehen, nimmt dort aber einen gesonderten Bereich ein, der auf diversen Besonderheiten des Produkts, der Anbieter und der Nachfrager basiert. [vgl. Freyer 2009, 60ff]

Die Besonderheiten des touristischen Produkts sind das Vorkommen als Leistungsbündel aus Sach- und Dienstleistungen, die Nichtlagerfähigkeit, die Abhängigkeit von den Komponenten Zeit und Raum, die Tatsache, dass Produktion und Absatz zusammenfallen, da der Kunde zum Produkt kommen muss, sowie die hohe Komplementarität, also Ersetzbarkeit durch andere Produkte.

Auch die Nachfrageseite weist für die Vermarktung relevante Merkmale auf. Das touristische Marketing richtet sich neben den tatsächlichen Touristen auch an beispielsweise Fremdenverkehrsämter, Hotels oder Reiseveranstalter. Die touristische Nachfrage ist elastisch, also unter anderem abhängig von der Konjunktur, Preisen und Einkommen. An Informationen über Wünsche und Bedürfnisse werden vorrangig indirekt mittels Marktforschung eingeholt.

Zu den Anbietern, die jeweils eigene Unternehmensziele verfolgen und ihre Marketingmaßnahmen dahingehend ausrichten, gehören einzelne Tourismusbetriebe sowie staatliche und öffentliche Träger. Im Bereich des Destinationsmarketing agieren insbesondere staatliche Marketingträger, das touristische Angebot wird hier zumeist von einem Marketing-Verbund vermarktet. Auch hier orientieren sich die Marketing-Methoden wie in den anderen Bereichen des Tourismusmarketings sehr stark am Markt. [vgl. Freyer 2006, 312 f]

Der wichtigste Punkt im Destinationsmarketing liegt darin, ein spezielles Image für eine Region aufzubauen und bekannt zu machen sowie eine Qualitäts- und Erlebnisorientierung zu realisieren. Im touristischen Marketing lassen sich fünf Schritte unterscheiden. Zu Beginn wird der aktuelle Standpunkt in Form einer Marktanalyse festgestellt. Darauf folgt im zweiten Schritt die Konzeptionsphase, auch Strategisches Marketing genannt. Hierbei wird eine auf der Marktanalyse basierende Marketingstrategie entwickelt. Der dritte Schritt tritt in Form einer Gestaltungsphase auf, auch als Taktisches Marketing bezeichnet. Hierbei wird das Konzept der Marketingstrategie konkretisiert und gestaltet. Im vierten Schritt, der Realisierungsphase, findet die Markt-Implementierung statt, die Strategie wird durchgeführt. Der letzte Schritt ist die Kontrollphase, in der das Ergebnis analysiert wird. [vgl. Freyer 2006, 318 ff]

3.3.4 Touristische Wertschöpfungskette

Die touristische Wertschöpfungskette baut sich auf aus den Bestandteilen Vertrieb, Reiseveranstalter, Transport, Zielgebiet und der Beherbergung. Am Umsatz einer Pauschalreise hat hierbei die Beherbergung den größten Teil, gefolgt vom Transportbereich, dem Vertrieb, dem Reiseveranstalter und dem Zielgebiet an letzter Stelle.

Vertrieb. Die von Unternehmen hergestellten Tourismusleistungen werden entweder direkt dem Kunden angeboten, oder durch sogenannte Reisemittler, also Reisebüros. Diese Reisebüros können unter dem Namen der Reiseveranstalter laufen, dessen Produkte es vertreibt, wie beispielsweise TUI-Reisebüros, allerdings auch selbstständig und im Besitz von Privatpersonen sein. Veranstalter- oder konzerneigene Reisebüros verkaufen entweder nur oder zumindest primär die eigenen Produkte, oder aber sie vertreiben auch „fremde“ Leistungen. Reisebüros können unter bestimmten Voraussetzungen auch selbst zum Reiseveranstalter werden. Dies geschieht dann, wenn zwei unterschiedliche Teilleistungen, etwa ein Hotelaufenthalt und ein Flug, zu einer neuen Leistung kombiniert und einem einheitlichen Preis angeboten werden. Zu den von Reisebüros erbrachten Leistungen zählen der Verkauf von Flügen, Bahn- und Schiffskarten, die Buchung von Pauschalreisen, die Reservierung von Hotels und tourismusbezogene Auskünfte. Reisebüros lassen sich darüber hinaus in verschiedene Arten untergliedern, die sich vor allem hinsichtlich der vorrangigen Geschäftstätigkeit unterscheiden. Touristik-Reisebüros vermitteln nur Angebote von Reiseveranstaltern, Business-Travel-Büros sind auf Dienstreisen und Geschäftsreisenden spezialisiert, Billigflugbüros vermitteln Flüge zu gesonderten Preisen, Incoming-Reisebüros sind in touristischen Destinationen angesiedelt und vertreiben die Reiseleistungen der Standortregion und Virtuelle Reisebüros existieren im Internet und vertreiben die Produkte per Internet-Booking-Engine. [vgl. Freyer 2006, 237 ff.]

Reiseveranstalter. Reiseveranstaltern kommt eine zentrale Bedeutung in der Tourismusindustrie zu. Sie kombinieren verschiedene Teilleistungen touristischer Leistungsträger zu einem Produkt, oft einer Pauschalreise, das sie unter eigenem Namen anbieten. Reiseveranstalter ist jeder, der eine Reise im Sinne des §651a BGB anbietet, also mindestens zwei Hauptreiseleistungen als Gesamtheit im Rahmen eines von vornerein festgelegten Gesamtprogramms und zu einem Gesamtpreis anbietet [vgl. §651a BGB]. In der Bundesrepublik Deutschland gibt es über 2500 Reiseveranstalter, wobei diese Struktur von hauptsächlich mittelständisch geprägten Anbietern und Großkonzernen weltweit einzigartig ist. Reiseveranstalter sprechen jeweils unterschiedliche Zielgruppen an, so konzentriert sich beispielsweise TUI Cruises auf Best Ager während AIDA Cruises primär auf jüngere Personen fokussiert ist. Der größte Reiseveranstalter Deutschlands ist TUI Deutschland mit 4,2 Milliarden Euro Umsatz. Der Touristikkonzern mit Firmensitz in Hannover betreibt alleine in Europa 3500 Reisebüros. Mit drei

Milliarden Euro Umsatz liegt Rewe Touristik auf Platz zwei in Deutschland. Zu diesem Konzern gehören unter anderem Jahn Reisen, Trajereborg und Meier's Weltreisen. An dritter Stelle liegt Thomas Cook mit ebenfalls 3 Milliarden Euro Umsatz.[vgl. Handelsblatt – Ansturm auf Sommerreisen]

Transport. Die Transportleistung übernehmen diejenigen Betriebe, die die Gäste in ihre Zielorte bringen. Dies geschieht per Bahnreise, Bus, Schiff oder Flugzeug, also durch Straßenverkehrsbetriebe, Reedereien oder Fluggesellschaften. Ein großer Teil der Reiseausgaben entfällt bei jeder Reise in diesem Bereich. Der touristische Verkehr lässt sich neben den Verkehrsträgern auch noch durch das Motiv (Urlaub, Freizeit, Geschäft, Beruf, etc.), der Entfernung (Regionalverkehr, Inlandsverkehr, Auslandsverkehr, Kontinentalverkehr, Interkontinentalverkehr) und der Dauer (Tagesreise oder mit Übernachtung) unterscheiden. [vgl. Freyer 2006, 158 ff]

Zielgebiet. Das touristische Produkt eines Zielgebiets ist die Destination an sich mit ihren natürlichen Gegebenheiten sowie der kompletten touristischen Infrastruktur. Je nach Entwicklungsstand des Zielgebiets sind die touristischen Angebote unterschiedlich stark ausgeprägt. Zu den Dienstleistungen einer Destination gehört vor allem die Reiseleitung vor Ort. Zu ihren Aufgaben gehört die Administration der Reise, die Begrüßung und Verabschiedung am Flughafen, die Betreuung im Hotel, das Beschwerde- und Notfallmanagement sowie die Bereitstellung von Ausflugsangeboten und Mietwagen. [vgl. Freyer 2006, 252 ff]

Beherbergung. Die Grundleistung von Beherbergungsbetrieben ist die Übernachtungsleistung, jedoch erbringen sie darüber hinaus noch andere Leistungen, die von den Gästen als Leistungsbündel in Anspruch genommen werden. So zählt auch die Verpflegungsleistung in verschiedenen Formen zum Angebot von Beherbergungsbetrieben und darüber hinaus auch sonstige Leistungen wie beispielsweise Schwimmbad, Sauna, Kinderbetreuung oder Konferenzbereiche. Unterschieden werden weiterhin verschiedene Arten und Formen der Beherbergungsbranche. Zu den sogenannten klassischen Hotels zählen Pensionen, Hotels und Gaststätten. Die Para-Hotellerie hingegen besteht aus Ferienwohnungen und –Häusern, Ferienlager, Camping und Caravaning, Privatzimmern und Jugendherbergen. Beherbergungsbetriebe können sich im Eigen- oder Familienbetrieb befinden, aber auch Ketten oder Kooperationen angehören. Dies nennt man Markenhotellerie, Beispiele sind Steigenberger Hotels & Resorts, Hilton Hotels oder Novotel. Um Anbietern und Nachfragern die Auswahl zu erleichtern, werden Beherbergungsbetriebe international nach verschiedenen Kriterien klassifiziert. Die Kategorien reichen von einfacher Kategorie über Standard, Mittelklasse, gehobener Kategorie bis hin zur Luxusklasse. [vgl. Freyer 2006, 138 ff]

3.4 Trends im Tourismus

Für die Entwicklung des Tourismus sind verschiedene Einflussfaktoren und Bereiche verantwortlich, diese fasst man unter dem Begriff „Megatrends“ zusammen. Sie gehen von der touristischen Nachfrage- sowie Angebotsseite und Raumstruktur aus, welche jeweils spezifischen Veränderungen und Entwicklungen unterliegen, die sich dann wiederum in Form von Trendfeldern auf die Entwicklung des Tourismus im Allgemeinen auswirken. Da der Tourismus stark von der Nachfrageseite beeinflusst wird, muss sich die Angebotsseite oft anpassen und auf neue Forderungen und Ansprüche reagieren. Zu den Haupttrends gehören der Wertewandel, der demographische Wandel, das steigende Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein sowie veränderte Lebensstile.

Demographischer Wandel. Hauptmerkmal ist hierbei die Überalterung der Gesellschaft, wodurch der prozentuale Anteil an Senioren unter den Reisenden steigt. Diese Gruppe hat spezielle Bedürfnisse und benötigt in Hotels und sonstigen touristischen Einrichtungen eine gesonderte Ausstattung. Heute werden verstärkt Reisen speziell für ältere Generationen entwickelt. Darüber hinaus gibt es mehr Singles und kinderlose Paare anstatt der traditionellen Familien, auf die es einzugehen gilt.

Steigendes Gesundheits- und Umweltbewusstsein. Der Gesundheitstourismus ist auf dem Vormarsch. Urlaube werden künftig immer stärker der physischen und psychischen Regeneration gewidmet. Dies führt zu einem wachsenden Interesse an Fitness-, Wellness- und Schönheitsangeboten [vgl. Steinecke 2011, 68]. Darüber hinaus steigt die Umweltsensibilität. Daher gibt es vermehrt touristische Produkte, die in ökologischem Einklang stehen und Reisenden die Möglichkeit geben, auf den Ressourcenverbrauch zu achten.

Veränderte Lebensstile. Das Berufsleben bietet zunehmend flexible Arbeitszeiten sowie ein höheres Einkommen und mehr Freizeit. Dadurch werden Urlaubsreisen zu einem festen Bestandteil des Lebens. Es wird kürzer und dafür öfter gereist. Das Marktsegment „All-Inclusive-Reisen“ wird expandieren und durch zunehmende Preissensibilität werden auch Billig- und Last Minute Reisen stärker nachgefragt [vgl. Steinecke 2011, 69]

3.5 Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für Destinationen

Tourismus steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung im Verkehrsbereich und der allgemeinen sowie freizeitbezogenen Mobilität [Freyer 2006, 27].

Der Grund hierfür ist, dass der Tourismus zum einen Verkehr erzeugt, zum anderen auch durch ihn beeinflusst wird. Die Erreichbarkeit ist eine der wichtigsten Kriterien für die Entwicklung und den Erfolg touristischer Destinationen. Eine schlechte Verkehrsanbindung und –Infrastruktur bringt niedrige Besucherzahlen mit sich. Von großer Bedeutung sind daher die Verkehrsbereiche Straßenverkehr, Bahnverkehr, Flugverkehr und Wasserverkehr. Für den Reiseverkehr wird eine optimale Infrastruktur in allen diesen Bereichen benötigt. Zwischen 25 Prozent und 60 Prozent der Reiseausgaben eines Touristen stellen Transportkosten dar, was einen vergleichsweise hohen Anteil ausmacht. [vgl. Freyer 2006, 158]

Straßenverkehr. Das Auto ist heute das meist genutzte Reiseverkehrsmittel. Gut ausgebauten Straßennetze sind für Destinationen daher elementar. Auch die steigende Zahl an Caravans und Wohnmobilen benötigen dies. Motorräder und Fahrräder gewinnen mitunter auch an Bedeutung unter den Reiseverkehrsmitteln. Im weitesten Sinne gehören sogar Tankstellen, Raststätten und Reparaturbetriebe zur Infrastruktur, die einen funktionierenden Straßenverkehr ermöglicht.

Bahnverkehr. Die Bahn machte Anfang des 20. Jahrhunderts den Beginn des massenhaften Reisens möglich und ist heute zwar etwas rückläufig, jedoch immer noch von zentraler Bedeutung für den Reiseverkehr. [vgl. Freyer 2006, 30]

Somit sind Bahnhöfe sowie ein gut ausgebautes Schienennetz noch immer wichtig für Destinationen. In touristisch geprägten Städten ist darüber hinaus ein gut organisiertes öffentliches Nahverkehrssystem wichtig, da viele Reisende dies nutzen.

Flugverkehr. Die Entwicklung des modernen Massentourismus wurde vor allem durch den Flugbetrieb begünstigt und unterstützt. Charterflüge bringen viele Touristen in die Urlaubsdestinationen und dies in einem Bruchteil der Zeit, den die Gäste für die Anreise mit dem Auto gebraucht hätten. Der Flugverkehr ist in den letzten Jahren deutlich angestiegen, etwa 33 Prozent der Reisen wurden auf diesem Wege durchgeführt. Diese Entwicklung basiert vor allem vor allem auf dem gestiegenen Anteil an Auslandsreisen. [vgl. Freyer 2006, 29]

Wasserverkehr. In Deutschland spielt das Schiff als Transportmittel eine weitgehend untergeordnete Rolle. Dieser Zustand lässt sich allerdings nicht auf andere Regionen ausweiten, insbesondere nicht auf Inseln, bei denen ansonsten nur der Flugverkehr als Alternative besteht, um dort hinzugelangen. Auch in vielen Küstenregionen ist beispielsweise der Fährverkehr noch von elementarer Wichtigkeit. Ein weiterer Bereich des Wasserverkehrs ist die Kreuzfahrt. Dieses Segment des Tourismus hat in den letzten Jahren einen regelrechten Boom erlebt. Ist ein Ort für Kreuzfahrtschiffe erreichbar, so zieht er einen enormen wirtschaftlichen Nutzen daraus.

4 Luftverkehrsmanagement

4.1 Luftverkehr

4.1.1 Der Luftverkehrsmarkt und seine Komponenten

Der Luftverkehrsmarkt besteht primär aus dem Passagierflug- und dem Frachtflugverkehr sowie den Teilnehmern Flughäfen, Fluggesellschaften und die Flugzeughersteller. In besonderem Maße wirken auch die Luftfahrtindustrie, die Luftverkehrsverwaltung, die Infrastruktur des Luftverkehrs, private Organisationen und internationale Institutionen auf die Situation am Luftverkehrsmarkt ein.

Weiterhin ist der Luftverkehrsmarkt von zunehmenden Liberalisierungsmaßnahmen gekennzeichnet, was zu einer Verschärfung der Konkurrenzsituation führt. Um die Position im internationalen Wettbewerb zu stärken, kommt es vielfach zur Bildung von Kooperationen. Da Niedrigpreisfluglinien im Luftverkehrsmarkt eine immer größere Bedeutung erlangen, geraten Linienfluggesellschaften zunehmend unter Druck. Die Bildung von sogenannten strategischen Allianzen unter Fluggesellschaften hat das Ziel der gegenseitigen Ergänzung durch die Verbindung von Streckennetzen. Darüber hinaus wird das Produkt für den Kunden attraktiver und erlangt eine feste Position am Markt. [vgl. Forschungsinformationssystem – Luftverkehrsmarkt]

Passagierflugverkehr. Der Passagierflugverkehr befasst sich mit der Beförderung von Personen per Flugzeug. Der Personenluftverkehr ist ein Wachstumsmarkt, der von Jahr zu Jahr steigende Zahlen aufweist. Das Passagieraufkommen lässt sich in verschiedenen Segmenten messen, etwa pro Flughafen, auf einer bestimmten Verbindung (beispielsweise Frankfurt-Mallorca) oder in einem bestimmten Verkehrsgebiet (Innerdeutscher Verkehr, Interkontinentalverkehr, etc.). Auch das Passagieraufkommen einer bestimmten Fluggesellschaft ist ein Teilbereich. Eine Besonderheit des Passagieraufkommens ist die Tatsache, dass Passagiere aufgrund der Trennung von Hin- und Rückflug sowie zahlreichen Umsteigeverbindungen mehrfach gezählt werden. [Sterzenbach, Condary, Fichert 2009, 6 f]

Frachtflugverkehr. Für viele Güter ist der Transportweg über das Land oder Meer nicht möglich, in diesen Fällen wird auf den Luftweg zurückgegriffen. Der Luftfrachtverkehr befördert Waren aller Art, zumeist verderbliche, teure oder zeitsensible Dinge, wie beispielsweise technische Geräte, Lebensmittel oder Medikamente. Auch Express-Fracht kann auf diesem Wege schnell an ihren Empfänger gebracht werden. Fracht wird entweder auf reinen Cargoflügen befördert, oder aber als sogenannte „Belly-Fracht“ mit Passagierflügen, was die beiden Bereiche des Luftverkehrs mit einander verbindet.

Diese Art des Transports hält internationale Produktionsketten aufrecht und bindet weltweit Länder und Märkte an einander. Von größter Bedeutung ist der Überseeluftfrachtverkehr. Innerhalb Europas dagegen spielt er eine weniger bedeutende Rolle, da hier der Landweg eine Alternative bietet. Die Stellung des Luftverkehrs in der Wirtschaft wird dann deutlich erkennbar, wenn es wie im Jahr 2010 durch den Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull dazu zu einer Störung kommt. Damals blieben viele Flugzeuge am Boden was dazu führte, dass an vielen Orten der Welt die Produktion lahm gelegt war.

Da die globale Wirtschaft keine Zeitzonen kennt und daher die internationalen Warenströme rund um die Uhr fließen, ist für die Luftfracht der Nachtflugverkehr von besonderer Wichtigkeit. Würde ein Land zu den Nachtstunden nicht am Flugverkehr teilnehmen, so wäre es nicht wettbewerbsfähig und der gesamte inländische Markt verlöre an Bedeutung. [vgl. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft]

Flugzeughersteller. Die Unternehmen der Flugzeugindustrie produzieren Flugzeuge, ihre Kunden sind private und staatliche Fluggesellschaften, Privatpersonen, Firmen und militärische sowie staatliche Behörden. In ihren Bereich zählt auch die Reparatur, Wartung und der Handel. Weltweit führende Unternehmen der Luftfahrtindustrie sind die Flugzeughersteller Boeing und Airbus, wobei letzterer der bedeutendste europäische ist. In Europa sind in diesem Segment der Luftfahrt in Frankreich, Großbritannien und Deutschland die meisten Personen beschäftigt. Da der Kauf von neuen Flugzeugen mit einem erheblichen Kapitalbedarf verbunden ist, ist die gesamtwirtschaftliche Lage des Luftverkehrs von zentraler Bedeutung für die Luftfahrtindustrie. Der Preis neuer Flugzeuge wird grundsätzlich in US-Dollar angegeben und als sogenannter Listenpreis angegeben. Allerdings weicht dieser oft vom nach Auslieferung tatsächlich gezahlten Betrag ab, was abhängig ist von zum Beispiel der Anzahl der bestellten Maschinen. Die Marktstrukturen in den verschiedenen Teilbereichen des Flugzeugmarktes sind uneinheitlich. So war der Markt für Großraumflugzeuge mit der Boeing 747 über viele Jahre hinweg ein Monopol. Im Bereich der Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bilden Boeing und Airbus ein Duopol, während es für Regionaljets eine größere Zahl an Anbietern gibt. [vgl. Statistisches Bundesamt – Daten und Fakten zur Flugzeugindustrie]

Flughäfen. Flughäfen sind ein unverzichtbarer Teil des Luftverkehrssystems und tragen einen wesentlichen Teil zu dessen reibungslosen Funktionieren bei. Sie bilden den Ausgangs- und den Endpunkt des gesamten Luftverkehrs, fungieren als Infrastrukturträger sowie als Lieferanten für Fluggesellschaften. In den letzten Jahren haben sich Airports zu bedeutenden wirtschaftlichen Unternehmen entwickelt, dadurch intensiviert sich der Kosten- und somit auch der Konkurrenzdruck in bedeutendem Maße. Um den Anforderungen des globalen Marktes zu entsprechen sowie den Gewinn zu maximieren und die Wettbewerbsposition zu sichern, bieten sie ein immer größeres Ange-

bot unterschiedlicher Dienste an. Darüber hinaus gehen Flughäfen zu diesem Zweck zunehmend Kooperationen mit anderen Flughäfen sowie Investoren und externen Dienstleistern ein. Die Kernaufgabe eines Flughafens ist die Wegsicherung, das heißt das Ermöglichen von Starts und Landungen sowie des Verkehrsablaufes auf den Betriebsflächen. Darüber hinaus hat der Flughafen eine Abfertigungsfunktion, zu deren Teilbereiche Gepäckabfertigung, Passagier-Check-in, Vorfeldabfertigung der Flugzeuge (Beladen, Enteisen, etc.) und Versorgungsdienste (Catering, etc.) gehören. Eine immer bedeutendere Funktion des Flughafens ist die Bedürfnisbefriedigung von Fluggästen und Besuchern. In diesen Bereich zählen die Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, der Parkraum sowie Hotels. Außerdem hat ein Flughafen eine Hilfsfunktion inne, er erbringt die zur Erfüllung der Hauptaufgaben wichtigen Vorleistungen. In diesem Rahmen bietet er beispielsweise Flächen für Zoll, Sicherheitsdienst oder der Flugsicherungskontrolle.

Charakterisieren lassen sich Airports anhand von verschiedenen Kennzahlen. Zu diesen gehören die Zahl der Flugbewegungen, die Passagierzahl, und das Höchstabfluggewicht. Die durchschnittliche Anzahl von Sitzen pro Flug gibt Auskunft darüber, welche Flugzeugtypen die Fluggesellschaften einsetzen. [vgl. Flughafen-Management] Der weltweit größte Flughafen befindet sich in den USA. Der Flughafen Atlanta zählt jährlich über 90 Millionen Passagiere und ist Hub der größten Fluggesellschaft der Welt, Delta Air Lines. An zweiter Stelle steht Peking mit 79 Millionen Passagieren im Jahr. Danach folgt der größte europäische Flughafen London-Heathrow. Mit 924 Tausend Starts und Landungen ist Atlanta auch der weltweit größte Flughafen gemessen am Flugaufkommen. An zweiter und dritter Stelle liegen hierbei Chicago und Los Angeles. In Europa ist Paris-Charles de Gaulle der Flughafen mit dem höchsten Flugaufkommen. Größter Flughafen Deutschlands ist Frankfurt am Main, gemessen sowohl an der Passagierzahl als auch am Flugaufkommen. [vgl. Luftverkehrsbericht 2011]

Fluggesellschaften. Die weltweit größte Fluggesellschaft ist die US-Amerikanische Delta Airlines mit 113,7 Millionen Passagieren pro Jahr. Die Flotte besteht derzeit aus 752 Flugzeugen, weitere 125 sind jedoch in Auftrag gegeben. An zweiter Stelle steht mit Southwest Airlines ebenfalls eine Fluggesellschaft aus den USA. Sie ist die größte Inlandsfluggesellschaft der Welt und verzeichnet 110,5 Millionen Passagiere im Jahr. Nach einer Fusion mit US Airways übernimmt American Airlines mit 86,1 Millionen Passagieren den dritten Rang. Die viertgrößte Fluggesellschaft ist die chinesische China Southern mit 80,5 Millionen Passagieren und einer Flotte von 360 Maschinen, die noch um weitere 121 Flugzeuge ausgebaut werden soll. An fünfter Stelle liegt der irische Low Cost Carrier Ryanair mit 79,4 Millionen Passagieren jährlich. Durch ihre Sparstrategie ist diese Fluggesellschaft mittlerweile die größte in ganz Europa. Die siebtgrößte Fluggesellschaft ist die deutsche Lufthansa mit 63 Millionen Passagieren jährlich. An siebter Stelle liegt China Eastern Airlines mit 53,9 Millionen Passagieren, deren größter Anteilseigner die chinesische Regierung ist. Mit 52,9 Millionen Passa-

gieren liegt US Airways nicht weit dahinter. United Airlines ist mit 50,4 Millionen Fluggästen die neuntgrößte Fluggesellschaft der Welt und seit der Fusion mit Continental eine der größten in Nordamerika. Zehntgrößte Fluggesellschaft ist die französische Air France mit 49,7 Millionen Fluggästen. [vgl. Koenen 2013, 1]

Strategische Allianzen. Die wichtigsten Kooperationsformen für Fluggesellschaften sind strategische Allianzen. Der weltweite Linienflugverkehr ist vor allem von globalen strategischen Allianzen geprägt, die dadurch gekennzeichnet sind, dass ihr mindestens eine große Airline aus den Kontinenten Asien, Europa und Nordamerika angehört. Zu den bekanntesten gehört hierbei die Star Alliance, zu deren Mitgliedern unter anderem die Deutsche Lufthansa, Singapore Airlines und US Airways gehören.

Mit Hilfe dieser Kooperationsform können die eigenen Ziele effektiver und effizienter durchgesetzt werden, als im Alleingang. Die Allianzpartner profitieren voneinander und stärken so ihre Wettbewerbsposition am Luftverkehrsmarkt. Oft beschränken sich diese Allianzen auch auf bestimmte strategische Geschäftsfelder und sind keine Verbindung der Unternehmen als Ganzes. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 283]

Private Organisationen des Luftverkehrs. Private Organisationen des Luftverkehrs sind in allen Regionen von Bedeutung, es gibt sie auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene. Ihr Ziel ist es, ihre jeweiligen Interessen, oft die bestimmter Gruppen wie beispielsweise der Beschäftigten, in den Luftverkehr betreffende politische Entscheidungen einzubringen. Weiterhin bieten ihren Mitgliedern einen gewissen Service wie beispielsweise Informationen oder Beratung.

Auf nationaler Ebene agiert die Arbeitsgemeinschaft der Deutscher Flughäfen (ADV), zu deren Mitgliedern 24 internationale Verkehrsflughäfen sowie 24 Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze gehören. Weiterhin gibt es den Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF), der die Interessen verschiedener Luftverkehrsgesellschaften vertritt. Mitglieder sind beispielsweise die Deutsche Lufthansa oder Condor. Darüber hinaus gibt es das Board of Airline Representatives in Germany (BARIG), den Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI), die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) und die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt e.V. (DGLR).

Auf europäischer Ebene agieren verschiedene Verbände von Fluggesellschaften, deren Zusammenschluss auf der Verfolgung desselben Geschäftsmodells basiert. Als Beispiel ist hier die Association of European Airlines (AEA) aufzuführen, in der europäische Linienfluggesellschaften, wie die Deutsche Lufthansa oder Austrian Airways, vertreten sind. Die European Regional Airlines Association (ERAA) dagegen ist ein Zusammenschluss der im Regionalverkehr tätigen Fluggesellschaften. Weiterhin gibt es die European Low Fare Airlines Association (ELFAA), das Airport Council Europe (ACI Europe) und die Europäische Vereinigung gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs, bei der Umweltschutzinteressen im Vordergrund stehen.

Zu den privaten Organisationen auf internationaler Ebene gehört unter anderem die International Air Transport Association (IATA). Zu ihren Mitgliedern zählt ein Großteil der im internationalen Luftverkehr tätigen Fluggesellschaften, was die Organisation von großer Bedeutung im Luftverkehrsmarkt macht. Auf internationaler Ebene gibt es außerdem die International Air Carrier Association (IACA) und den Airports Council International (ACI). [Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 25 ff]

Staatliche Institutionen des Luftverkehrs. Staatliche Organisationen des Luftverkehrs gibt es ebenfalls auf nationaler, europäischer sowie internationaler Ebene. Sie verfügen über hoheitliche Befugnisse und nehmen die Position des Entscheidungsträgers ein. In Deutschland weist das Grundgesetz dem Bund die Gesetzgebungskompetenz im Luftverkehr zu. Einen Teil der Luftverkehrsverwaltung übernehmen allerdings die Länder im Auftrag des Bundes. So wirkt auf nationaler Ebene die Abteilung Luft- und Raumfahrt des Bundesverkehrsministeriums bei der Gestaltung der Luftverkehrspolitik mit. Sie ist mitunter dazu befugt, Luftsperrgebiete festzulegen und hat die Entscheidung über betroffene öffentliche Interessen bei dem Betrieb eines Flughafens. Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) überwacht deutsche Fluggesellschaften, die Flugzeugherstellung, die Ausbildung von im Bereich Luftverkehr sowie die Einhaltung von Sicherheitsnormen und ist darüber hinaus für die Genehmigung von Flügen und Fluglinienplänen ausländischer Fluggesellschaften zuständig. Weiterhin von Bedeutung sind auf dieser Ebene der Deutsche Wetterdienst (DWD) und die Deutsche Flugsicherung (DFS).

Der europäischen Ebene kommt eine zentrale Bedeutung im Luftverkehr zu. Entscheidungsträger sind der Europäische Rat, das Europäische Parlament und die Europäische Kommission. Außerdem wirkt die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency – EASA) an der europäischen Luftverkehrspolitik mit. Sie überwacht unter anderem Sicherheitsvorschriften und erteilt Sicherheitsgenehmigungen für außereuropäische Airlines. Weitere Institutionen sind die Flugsicherung Eurocontrol, die European Civil Aviation Conference (ECAC) sowie die Joint Aviation Authorities (JAA).

Auf internationaler Ebene agiert die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization – ICAO). Sie soll den internationalen Luftverkehr fördern. [Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 21 ff]

4.1.2 Luftverkehrsnachfrage

Die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen ist von zahlreichen verschiedenen Faktoren abhängig. Besonders beeinflusst wird sie vom Preis und der Qualität der Leistung, was dem Nachfrageverhalten für alle Dienstleistungen entspricht. Auch kann der Luftverkehr zumindest auf kurzen Strecken von anderen Verkehrsdienstleistungen, wie

beispielsweise dem Schienenverkehr, ersetzt werden. Preiserhöhungen bei diesen sogenannten Substitutionsgütern führen zu steigender Luftverkehrsnachfrage. Da der Luftverkehr an diverse Komplementärgüter, wie beispielsweise Hotelaufenthalte, gebunden ist, ist er auch von deren Preispolitik abhängig. Sinken die Kosten für Hotelübernachtungen in einem Zielgebiet, so steigt die Luftverkehrsnachfrage dorthin.

Darüber hinaus steigt und sinkt die Nachfrage mit dem verfügbaren Einkommen der Haushalte, was in engem Zusammenhang mit der gesamtwirtschaftlichen Lage steht. Auch geografische Faktoren spielen eine bedeutende Rolle. So weisen beispielsweise Inselstaaten, die wenig Alternativen zum Flugverkehr haben, eine hohe Nachfrage auf, während in kleineren Binnenstaaten die Flugintensität viel niedriger ist. Unter den Nachfragern selbst sind ebenfalls gewisse Strukturen zu erkennen. So reisen ältere Menschen vergleichsweise wenig mit dem Flugzeug, genauso wie Familien mit mehreren Kindern. Weiterhin ist das Reiseverhalten für die Luftverkehrsnachfrage bedeutend. Fernziele sowie lange Reisen steigern die Nachfrage, Nahziele so wie der Trend zu kürzerem und dafür häufigerem Reisen schwächt sie ab. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 106ff]

Die Luftverkehrsnachfrager lassen sich gemäß ihrem Reisezweck in zwei wesentliche Gruppen unterteilen: Geschäftsreisende und Privatreisende. Geschäftsreisende bezahlen die Kosten für ihre Flugreisen nicht selbst und reagieren daher nicht sensibel auf Preisschwankungen, es sei denn, die Reise wird von einem Selbstständigen durchgeführt. Abhängig von der Stellung im Unternehmen und des Reisebudgets, fragen Dienstreisende unterschiedliche Flüge und Beförderungsklassen nach.

Die Gruppe der Privatreisenden wird untergliedert in Touristen, VFR-Reisende (Visiting Friends and Relatives, Besuch von Freunden und Bekannten) und sonstige Privatreisende, wie beispielsweise Studenten auf dem Weg zu einem Auslandssemester.

All diese Nachfrager zeigen spezifische Zahlungsbereitschaft sowie Anforderungen an die Flugreise. Diese sind für die Fluggesellschaften von großer Bedeutung. Geschäftsreisende sowie eine kleine Gruppe vermögende Privatreisende legen beispielsweise Wert auf hohen Komfort und sind bereit, einen entsprechenden Preis dafür zu zahlen. Auch schätzen Geschäftsreisende die Möglichkeit, den Reisezeitpunkt kurzfristig zu ändern. Genau so erwarten sie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Flugleistung, dies trifft aber auch auf alle weiteren Nachfrager zu.

Weiterhin ist zu beobachten, dass die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen stark von konjunkturellen Schwankungen und besonderen Ereignissen abhängig ist. Starke Einbrüche gab es in den Jahren 1973 und 1979 während der Ölkrise, im Jahr 1991 zum ersten Golfkrieg der USA zur Befreiung von Kuwait und nach den Terroranschlägen am 11. September 2001. Ein weiteres Merkmal der Luftverkehrsnachfrage ist die saisonale Schwankung. Diese hängt im Wesentlichen von der Zielregion ab. Besonders im innereuropäischen Flugverkehr ist die Reiseintensität in den Sommermonaten am stärksten. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 109ff]

4.1.3 Unterscheidungen im Luftverkehr

4.1.3.1 Network Carrier

Network Carrier bieten einen Linienverkehr zwischen zentralen Orten im Hub-and-Spoke-System. Die bekanntesten Airlines der Welt, wie beispielsweise die Lufthansa, China Southern oder die Air France, gehören in diese Kategorie. In ihrem Portfolio befinden sich inländische, kontinentale sowie interkontinentale Flugverbindungen. Der Heimatflughafen ist meistens ein Ort von besonderer Bedeutung, wie die Hauptstadt des Landes. Von hier aus werden Großflughäfen im In- und Ausland angeflogen. Zu den Zielgruppen der Network Carrier zählen sowohl Privatreisende als auch Geschäftsreisende, jedoch ist das Angebot in erster Linie auf letztere ausgelegt. Die Flugzeuge verfügen über eine Business Class, sowie einer Economy Class für Privatreisende, im Interkontinentalverkehr gibt es zudem noch eine First Class.

Network Carrier sind Linienfluggesellschaften. Sie verfügen über jahrzehntelange Marktpräsenz, einem dichten Streckennetz und starken, bekannten Marken. An Großflughäfen mit Kapazitätsengpässen verfügen sie über die günstigsten Slots und an ihren Hubs nehmen sie eine dominierende Marktposition ein. Weltweite Marktpositionen erlangen sie mithilfe der Teilnahme an internationalen Kooperationen. Verglichen mit anderen Fluggesellschaften sind die Produkte von Network Carriern sehr teuer, was ihnen in dieser Hinsicht einen Nachteil verschafft. In der Zukunft werden sie sich verstärkt auf den Langstreckenverkehr konzentrieren, allerdings weniger eigene Zubringerflüge hierzu anbieten.

[vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 232 ff]

4.1.3.2 Regional Carrier

Regional Carrier bieten Linienverkehr im Point-to-Point-System zwischen dezentralen Orten mit vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen an. Sie fungieren auch als Zubringerflüge von diesen bedeutungsschwachen Regionen zu an Großflughäfen startenden Flügen der Network Carrier. Im Gegensatz zu Network Carrier bieten Regional Carrier zur Inlands- und Kontinentalverbindungen an. Der verkehrsschwachen Strecken wegen kommen hauptsächlich kleinere Flugzeugtypen zum Einsatz. Zielgruppe sind Geschäftsreisende, Privatreisende werden nicht gezielt angesprochen. Der Bordservice ist begrenzt, was aufgrund der kurzen Flugdauern allerdings nicht kritisiert wird. Da Regional Carrier hohe Flughafengebühren zahlen, sind die angebotenen Flüge ebenfalls nicht preisgünstig. Die größten Regional Carrier stammen aus den USA, aber auch in Europa ist diese Gruppe vertreten. Beispiele sind die Lufthansa City Line, Austrian Arrows oder KLM cityhopper. Die Zukunftsperspektiven sind positiv, da die

Passagierzahlen in den letzten Jahren stetig gestiegen sind. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 237 f]

4.1.3.3 Leisure Carrier

Leisure Carrier sind im Bereich Charterflugverkehr angesiedelt. Sie fliegen Feriendestinationen an und bieten hierbei primär Kontinentalverbindungen. Für den geringen Anteil an Urlaubern, die eine Fernreise machen, werden gelegentlich auch Interkontinentalflüge durchgeführt. Im Vergleich zu früher werden heutzutage nur noch kleinere Flugkapazitäten an Reiseveranstalter verchartert, es erfolgt darüber hinaus auch die Vergabe von Einzelplätzen an Endverbraucher. Die Flüge erfolgen in Non-Stop-Flügen oder Direktflügen mit touristisch relevanten Quellmarktregionen als Ausgangspunkt und Ferienregionen als Ziel. Die angeflogenen Flughäfen sind mittelgroß, an Großflughäfen wird oft spät abends oder früh morgens gestartet und gelandet. Die Zielgruppe der Leisure Carrier sind primär Privatreisende, die eine Urlaubsreise absolvieren. Geschäftsreisende werden nicht angesprochen. Im Europaverkehr gibt es meist nur eine Beförderungsklasse, welche einen Service mittleren Niveaus anbietet. Auf Langstrecken gibt es dagegen auch eine höherwertige Klasse. Serviceleistungen am Boden beschränken sich auf das Nötigste während der Bordservice mit Network Carrier vergleichbar ist. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 252 ff]

4.1.3.4 Low Cost Carrier

Low Cost Carrier bieten sehr preisgünstige Linienflugverbindungen auf Strecken mit höherem Verkehrsaufkommen im Rahmen von Point-to-Point-Verbindungen an. Die Flüge sind überwiegend kontinental, gelegentlich auch inländisch. Interkontinentalstrecken werden dagegen nicht angeboten. Die Flotten der Anbieter sind zumeist homogen um Ausbildungs- und Technikkosten gering zu halten. Die angeflogenen Airports sind klein bis mittelgroß und liegen in der Nähe von Metropolregionen. Beispiele sind Frankfurt-Hahn oder Mailand-Bergamo. Diese Art von Flughafen ist wenig belastet und daher kostengünstig, ermöglicht darüber hinaus eine schnelle Passagier- und Flugzeugabfertigung. Zielgruppen der Low Cost Carrier sind in erster Linie Privatreisende, allerdings werden auch preissensible Geschäftsreisende zunehmend als Zielgruppe erschlossen. Die erbrachte Leistung geschränkt sich primär auf die Beförderung, Serviceleistungen sind nicht im Preis inbegriffen. In den vergangenen Jahren hat sich der Low Cost Flugbetrieb weltweit etabliert, wobei sich die Marktanteile in den einzelnen Ländern voneinander unterscheiden. Einen besonders hohen Marktanteil weisen die Länder Irland und Großbritannien vor, da sie Sitz der beiden großen Low Cost Airlines Fluggesellschaften Ryanair und easyJet sind. Die Nachfrage für Low Cost Flugverbindungen ist

in den letzten Jahren angestiegen und das Angebot wird stetig erweitert. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 239 ff]

4.1.4 Entwicklung des Luftverkehrs und volkswirtschaftliche Bedeutung

Das erste lenkbare Luftschiff war das Zeppelin, das am 1. Juli 1900 über dem Bodensee aufstieg. Mit diesem wurde 1910 der erste kommerzielle Luftverkehr betrieben. Einen kleinen Fortschritt in der Entwicklung von weiteren Flugobjekten brachte zunächst die Entdeckung der Gleitflüge. Im Jahr 1903 schafften die amerikanischen Brüder Wilbur und Orville Wright den ersten gesteuerten Motorflug. Die Forschung wurde weitergetrieben und in den darauffolgenden Jahren waren schon die Überquerung des Ärmelkanals auf dem Luftweg sowie der Einsatz von Flugzeugen im ersten Weltkrieg möglich. In der Nachkriegszeit wurden eine Luftfahrtindustrie sowie die dafür nötige Infrastruktur aufgebaut. Es wurden stetig neue Flugzeuge entwickelt und der Wirtschaftsbereich bot immer mehr Arbeitsplätze. Auch der Luftpostverkehr etablierte sich nach und nach. Die Zahl der Fluggesellschaften stieg an und damit auch die angebotenen Flugstrecken. Im Jahr 1919 wurde der erste Transatlantikflug durchgeführt. In diesem Jahr kam auch das erste echte Verkehrsflugzeug auf den Markt. Darauf aufbauend wurden neue Passagierflugzeuge entwickelt und zum Einsatz gebracht. Ab den dreißiger Jahren gab es Passagierflüge über den Atlantik, die sich schnell als ein lukratives Geschäft darstellten. Im zweiten Weltkrieg wurde viel in den Luftkrieg investiert, Bombenflugzeuge eröffneten neue Dimensionen und halfen dabei, den Krieg erheblich auszuweiten. Während der Kriegszeit kam dem Transportverkehr eine große Aufgabe zu und im Zuge derer entwickelten sich das Luftverkehrsnetz sowie Flughäfen und weitere Infrastruktur in hohem Maße weiter. Im Jahr 1957 hatte der Transatlantikflugverkehr erstmals einen Vorsprung vor dem Schiffsverkehr auf selber Strecke. Neue Verkehrsflugzeugtechniken erhöhten die Einsatzfähigkeit, Fluggeschwindigkeit und Passagierkapazität maßgeblich. Die Flugpreise begannen zu sinken und der Wohlstand und die Freizeit stiegen in den Industrieländern an. Infolgedessen erlebten der Flugtourismus sowie die Geschäftsflüge und der allgemeine Flugverkehr ab den sechziger Jahren einen Boom. Die Flugzeugindustrie entwickelten daraufhin verstärkt Großraumflugzeuge. Amerikanische Hersteller hatten bei der Entwicklung zunächst einen großen Vorsprung, doch dieser konnte von den Europäern aufgeholt werden. Das Fliegen war in vielen Teilen der Welt zur Selbstverständlichkeit geworden. [vgl. Geschichte der Luftfahrt]

Die hohen Wachstumsraten des Luftverkehrs halten weiter an und sind auch für die Zukunft prognostiziert. Bisher haben nur einige Krisen, wie beispielsweise die Folgen des Terroranschlags am 11. September 2001 oder konjunkturelle Schwankungen die-

ses Wachstum zeitweise bremsen können. Auch Schwankungen des Ölpreises haben Auswirkungen auf den Luftverkehr. Seit Beginn der zivilen Luftfahrt hat auch der staatliche Ordnungsrahmen eine große Bedeutung in dieser Branche. Der Luftverkehr war einer staatlichen Regulierung unterworfen und darüber hinaus befanden sich viele Fluggesellschaften in staatlichem Eigentum. Ab den 1970er Jahren gab es allerdings eine Vielzahl an Privatisierungsmaßnahmen, die sich allerdings in jeder Region unterschiedlich entwickelten. In der heutigen Zeit werden die staatlichen Vorgaben im grenzüberschreitenden Flugverkehr zunehmend gelockert. [Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 2 f]

Im Jahr 2011 lag der weltweit durch Passagierflugverkehr erreichte Umsatz bei fast 470 USD. Im Jahr 2013 soll dieser laut einer Prognose auf 530 Milliarden USD steigen. An deutschen Flughäfen wurden im selben Jahr insgesamt 198 Millionen Passagiere gezählt, die meisten davon an den Flughäfen Frankfurt und München. Die weltweit größten Flughäfen nach Anzahl der Passagiere sind Atlanta, Peking und London-Heathrow. Die meisten Passagiere beförderte im Jahr 2011 mit insgesamt 160 Millionen Passagieren die amerikanische Fluggesellschaft Delta. [vgl. Statistisches Bundesamt – Statistiken zu Flugpassagieren]

Auch der Luftfrachtbetrieb trägt seinen Teil zu einer erfolgreichen Volkswirtschaft bei. Die Luftfracht macht einen großen Anteil des Frachtverkehrs aus, besonders in und aus Wachstumsländern. Bei Überseeexporten liegt dieser Anteil bei 30 Prozent, bei Importen bei 25 Prozent. Sie ermöglicht es den jeweiligen Ländern rund um die Uhr an globale Produktionsketten angebunden zu sein und Märkte mit einander zu verbinden. Der Luftverkehr leistet einen großen Beitrag in einer Volkswirtschaft. Flughäfen, Fluggesellschaften und andere Unternehmen, die in Zusammenhang mit dieser Branche stehen, schaffen viele Arbeitsplätze. In Deutschland ist der Flughafen Frankfurt am Main sogar der größte Arbeitgeber des Landes. Der Luftverkehr verbindet Volkswirtschaften mit einander, sorgt für die Mobilität der Menschen und gibt regional ansässigen Unternehmen weltweit die Möglichkeit, in der globalisierten Wirtschaftswelt erfolgreich zu sein. [vgl. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft]

4.2 Airports

4.2.1 Flughafenarten und deren Standortfaktoren

Flughäfen lassen sich in verschiedene Kategorien unterteilen. Die deutsche Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) gibt die grundlegende Unterscheidung in Sonderflughäfen und Verkehrsflughäfen vor. Erstere dienen nicht dem allgemeinen Luftverkehr, sondern erfüllen einen Sonderzweck. Ein Beispiel hierfür sind Werkflughä-

fen, die im Privatbesitz von Firmen stehen. Verkehrsflughäfen hingegen dienen dem allgemeinen Flugverkehr, sind also für die Allgemeinheit zugänglich. Für sie besteht außerdem eine Betriebspflicht. Verkehrsflughäfen lassen sich weiter differenzieren. Zum einen sind in diesem Rahmen die Gruppe der internationalen Verkehrsflughäfen zu nennen. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sowohl innerdeutscher Linienverkehr als auch Linien- und Charterverkehr ins Ausland angeboten wird. Darüber hinaus muss eine Mindestanzahl an Passagieren pro Jahr erreicht werden. Flughäfen, die diese Kriterien nicht erfüllen, gehören der Gruppe der Regionalflughäfen an.

Nebenbei bestehen noch weitere Unterscheidungen von Flughäfen. So unterteilt die Europäische Kommission vier verschiedene Kategorien. Kategorie A besteht dabei aus „Großen Gemeinschaftsflughäfen“, die über 10 Millionen Besucher jährlich verzeichnen. Kategorie B umfasst die Gruppe der „Nationalen Flughäfen“, diese zählen zwischen 5 und 10 Millionen Besucher jährlich. Zur Kategorie C gehören „Große Regionalflughäfen“ mit 1 bis 5 Millionen Passagieren jährlich. Kategorie D besteht aus „Kleinen Regionalflughäfen“, diese zählen weniger als eine Million Passagiere pro Jahr. In der wissenschaftlichen Literatur besteht weiterhin die Unterteilung in Primäre, Sekundäre, Tertiäre und Quartiäre Flughäfen. Zu den Primärflughäfen zählen hierbei Airports, die einen hohen Anteil an Umsteigeverkehr aufweisen. Diese bezeichnen mal als Hubs oder Drehscheiben. Beispiele hierfür sind Frankfurt und München. Sekundärflughäfen binden Ballungsräume mit einer großen Anzahl an Linienflugverbindungen an den Luftverkehr an. Beispiele sind Stuttgart und Hamburg. Tertiärflughäfen erfüllen die Funktion des Zubringers für Hub-Flughäfen, wie beispielsweise Dresden oder Münster-Osnabrück. Als Quartiärflughäfen bezeichnet man Airports, die primär von Low Cost Carriern angeflogen werden. Meistens handelt es sich dabei um Regionalflughäfen oder ehemalige Militärflughäfen. Ein Beispiel hierfür ist Frankfurt-Hahn. Flughäfen, die in erster Linie von Low Cost Fluggesellschaften angeflogen werden und sich auch an deren Anforderungen orientieren, werden als Low Cost Airports bezeichnet. Sie sind darauf bedacht, kostensparend zu arbeiten und die Flugleistung durch den Verzicht auf besondere Serviceleistungen und ähnlichem, in den Vordergrund zu stellen. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 160ff]

Die Standorte von Flughäfen und die jeweilige Verteilung des Luftverkehrs sind in jedem Land von geographischen und siedlungskulturellen Gegebenheiten abhängig. Kleine Staaten bündeln oft einen Großteil des Luftverkehrs an einem Flughafen, Beispiele hierfür sind Österreich mit Wien (80 Prozent des gesamten Passagieraufkommens im Jahr 2007) und die Schweiz mit Zürich (57 Prozent des Passagieraufkommens im Jahr 2007). Die wichtigsten deutschen Flughäfen sind Frankfurt und München. Neben den internationalen Flughäfen gibt es hier aber auch viele Regionalflughäfen, die teilweise über einen gut ausgebauten und regelmäßigen Linien- und Charterflugverkehr verfügen. Flughäfen werden vorrangig in der Nähe von Ballungszentren errichtet, da hier die größte Luftverkehrsnachfrage anfällt. In Deutsch-

land führt dies dazu, dass das Luftverkehrsangebot breit gestreut ist. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Ficher 2009, 167]

Bei der Wahl des Standortes spielen weiterhin die wirtschaftliche Lage, geographische Gegebenheiten sowie die soziodemographische Struktur der Region eine Rolle, denn dies sind wesentliche Einflussfaktoren für die zu erwartende Nachfrage an Flugverbindungen und somit dem Erfolg des Airports.

4.2.2 Die Bedeutung von Luftverkehrsdrehkreuzen

Die erste Abbildung der unten stehenden Grafik zeigt, wie fünf verschiedene Destinationen mittels Direktflügen mit einander verbunden werden können. Um von jedem Flughafen aus jeden anderen erreichbar zu machen, müssen insgesamt zehn Flugstrecken bestehen. Dies bezeichnet man als „Punkt-zu-Punkt-Verkehr“. Jedoch lohnt sich diese Vielzahl an Direktverbindungen in vielen Fällen nicht, da die Nachfrage zu gering ist, um alle Flugzeuge voll auszulasten. Aus diesem Grund kommt das in der zweiten Abbildung gezeigte System zum Einsatz, das sogenannte „Hub-and-Spoke-System“. Hierbei werden fünf Destinationen durch nur vier Direktverbindungen erreicht, Zentrum und Knotenpunkt bildet der sogenannte Hub-Flughafen, das Luftverkehrsdrehkreuz. Hier werden die Verbindungen gebündelt und die Passagiere verschiedenster Abflugorte steigen in Maschinen um, die sie an ihre Zieldestination bringen. Über diese Umsteige-flughäfen können mit einer geringeren Anzahl an Flugverbindungen als im Punkt-zu-Punkt-System alle Zielorte angeflogen werden, was zum einen wirtschaftlich effizienter ist und zum anderen zu einer besseren Auslastung führt. Auf Mittel- und Langstrecken können aufgrund der hohen Passagierzahl vermehrt große und somit effizientere Maschinen eingesetzt werden, ein Beispiel hierfür ist der Airbus A380.

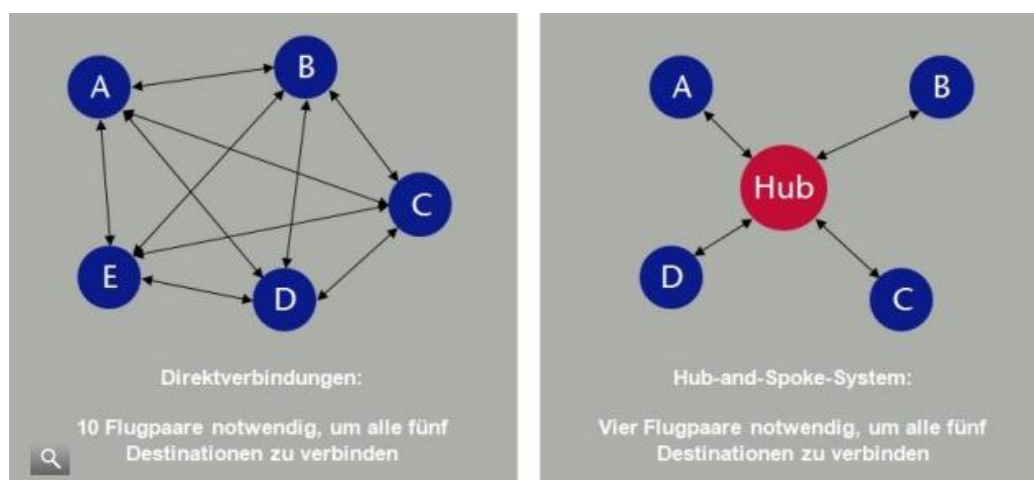


Abbildung 1: Das Hub-and-Spoke-System

Die Bündelung von Direktverbindungen an einem Knotenpunkt ist ein komplexes System, das einen hohen Organisationsaufwand mit sich bringt. Die Zeit, die ein Flugzeug am Boden verbringt, Ground Time genannt, muss möglichst gering sein und somit minutengenau festgelegt und geplant. Durch das Umsteigesystem stellen Verspätungen ein erhebliches Problem und eine große Herausforderung dar. Auch der logistische Aufwand des Gepäcktransports wird zu einem komplizierten Prozess, der punktgenau geplant und organisiert werden muss. Der größte Luftverkehrsdrehkreuze Europas ist London-Heathrow, gefolgt von Paris-Charles-de-Gaulle. Der Flughafen Frankfurt am Main liegt dem Passagieraufkommen nach an dritter Stelle. [vgl. FRA – Hessens Tor zur Welt]

Passagiere würden jedoch Direktverbindungen den Flügen über ein Luftverkehrsdrehkreuz vorziehen, denn diese sind durch den Umsteigeprozess enorm zeitaufwendig und weniger komfortabel. Die Zahlungsbereitschaft bei Direktverbindungen ist aus diesem Grund entsprechend höher. Um die Umsteigezeit zu verkürzen und die Flüge somit attraktiver zu machen, müssen die Abläufe an einem Drehkreuz so organisiert sein, dass die Zeiten der ankommenden und abgehenden Flüge nah beieinander liegen. Dies ist allerdings mit einem Risiko verbunden, da sich eventuelle Verspätungen eines einzelnen Fluges sofort auf mehrere Flüge auswirken. Darüber hinaus sehen sich diese Hub-Flughäfen vor der Herausforderung, zeitliche Ballungen von Flugverbindungen zu bewältigen. Airlines, die Verbindungen über einen Hub anbieten, sind auf Direktverbindungen dorthin gegenüber anderen Fluggesellschaften im Vorteil. Dieser entsteht dadurch, dass sie auf Verbindungen durch den Umsteigeverkehr ein höheres Passagieraufkommen haben und dadurch mehrere Flüge anbieten oder eine größere und kostengünstigere Maschine einsetzen können. Konkurrieren also zwei Fluglinien auf derselben Strecke um Direktpassagiere, hat die Hub-Airline das bessere Angebot. Darüber hinaus haben diese Airlines an ihrem Luftverkehrsdrehkreuz günstigere Slots gegenüber von Fluggesellschaften, die diese Flughäfen nicht als Hub nutzen. [Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 204 ff]

4.2.3 Flughafenkapazität und Slotvergabe

Die Flughafenkapazität steht für die maximale Leistung gemessen an Passagieraufkommen und Bewegungszahl, die innerhalb einer Zeitspanne geleistet werden kann. Ausschlaggebender Punkt für dieses Potenzial ist die Infrastruktur eines Airports, bestehend aus den Start- und Landebahnen, dem Vorfeld, den Terminals, den Frachtanlagen sowie der Verkehrsanbindung. Die Zahl der Flugbewegungen ist abhängig von der Anzahl der Start- und Landebahnen und dem bestehenden Bahnsystem. Im Rahmen von Mehrbahnsystemen wird hierbei zwischen Parallelbahnsystemen, Systemen mit sich kreuzenden Bahnen und offene V-Bahnsystemen unterschieden. Dabei können

beispielsweise Parallelbahnsysteme mit zwei ausreichend auseinanderliegenden Bahnen bis zu 380 Flugbewegungen pro Jahr leisten.

In Bezug auf die Passagierkapazität sind Größe und Anzahl der Terminals der wichtigste Faktor. Auch die zur Verfügung stehenden Check-in-Schalter, Gates und optimale Abläufe bezüglich der Passagierabfertigung spielen hier eine Rolle.

Die Auslastung eines Flughafens unterliegt tageszeitlichen und saisonalen Schwankungen der Luftverkehrsnachfrage. So bestehen beispielsweise in den Tagesrandzeiten morgens sowie abends freie Kapazitäten an den Flughäfen und in den nachfragestarken Sommermonaten werden Kapazitätsgrenzen häufiger erreicht als in den Wintermonaten. Hat ein Airport über einen längeren Zeitraum hinweg Schwierigkeiten, das Passagieraufkommen oder die Anzahl an Flugbewegungen zu bewältigen, werden Pläne zur Kapazitätserweiterung entworfen. Diese betreffen die Flughafeninfrastruktur und können Terminalerweiterungen, Landebahnerweiterungen oder die Errichtung zusätzlicher Landebahnen sein. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 170 ff]

Viele Flughäfen sind mit der Problematik konfrontiert, dass die geforderte Zahl an Starts und Landungen zu den Spitzenzeiten eines Tages höher sind als die bestehende Flughafenkapazität. Dies führt dazu, dass jeder Fluggesellschaft eine Zeitspanne zugeteilt wird, innerhalb derer sie dazu berechtigt ist, Flüge durchzuführen. Diese werden als Slots bezeichnet und lassen sich in zwei Arten unterscheiden: Airport-Slots und Airway-Slots. Die Slotvergabe unterliegt den Vorgaben der EU sowie das deutsche Luftfahrtgesetz. Auf europäischer Ebene basiert die Slotvergabe auf die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über „gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der Gemeinschaft“. Fluggesellschaften erhalten für einen längeren Zeitraum im Vorfeld Airport-Slots zugeteilt. Dies geschieht durch einen neutralen und unabhängigen Flughafenkoordinator, der von jedem Mitgliedstaat eingesetzt wird. Die Slotvergabe dient hierbei als Planwert für den zukünftigen Flugplan und sie ist erforderlich, da an den jeweiligen Flughäfen ein Kapazitätsproblem besteht. Am jeweiligen Flugtag muss dann bei der Flugsicherung (Eurocontrol) ein Airway-Slot beantragt werden, bei dessen Zuteilung die konkrete Verkehrssituation sowie Witterungsbedingungen berücksichtigt werden. Der Engpassfaktor ist hierbei die Luftraumkapazität.

4.2.4 Airports als Wirtschaftsfaktor

Da der internationale Luftverkehr ein stetiges Wachstum erfährt, spielen Flughäfen sowohl in der globalen Wirtschaft sowie für die einzelnen Volkswirtschaften eine wichtige Rolle. Für expandierende Wirtschaftsregionen sind Flugverbindungen in alle Welt unabdingbar. Allein Deutschland verfügt über 27 Verkehrsflughäfen. Diese zählten im Jahr 2011 laut dem Luftverkehrsbericht 2011 insgesamt 201 Millionen Passagiere, was

einem Zuwachs von 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Gesamtmenge an beförderter Fracht beträgt 4,57 Tonnen und damit ebenfalls 4,6 Prozent mehr als im Jahr 2010. Das Wachstum der Flugbewegungen liegt mit 3,5 Prozent auf 2,45 Millionen Flüge allerdings etwas dahinter, befindet sich jedoch trotzdem deutlich im positiven Bereich. Das Verkehrsaufkommen verzeichnet deshalb einen stärkeren Zuwachs als die Flugbewegungen, da Fluggesellschaften darauf fokussiert sind, primär die Auslastung ihrer Flugzeuge zu steigern. Genauer betrachtet, tritt dieses Wachstum allerdings nur an den großen, internationalen Verkehrsflughäfen auf. Zu diesen gehören Frankfurt, München, Düsseldorf, Hamburg und Berlin-Tegel. Die restlichen Flughäfen verzeichneten teilweise Rückgänge. Als Grund hierfür ist die Luftverkehrssteuer aufzuführen, die Fluggesellschaften seit Anfang des Jahres 2011 für alle startenden Passagiere, abhängig vom Endziel, bezahlen müssen. Die Folge hiervon ist eine Reduzierung von Flugverbindungen. [Vgl. DLR Luftverkehrsbericht 2011]

Flughäfen entwickeln sich im Rahmen der Globalisierung zunehmend von reinen Infrastrukturanbietern zu bedeutenden Dienstleistungs- und Wirtschaftsunternehmen. Erlöse werden hierbei aus dem Aviation-Bereich (Luftverkehr, Bodenverkehrsdienste) sowie dem Non-Aviation-Bereich (kommerzielle Einnahmen) erzielt. Die gewinnbringende Leistung steht hierbei im Mittelpunkt und wirkt sich auch auf die umliegende Region aus. So wäre beispielsweise die Rhein-Main-Region um den Frankfurter Flughafen ohne den Einfluss des Airports wirtschaftlich nicht so erfolgreich. Zahlreiche nationale und internationale Unternehmen errichten Standorte in Flughafen-Nähe, darunter auch viele, die nicht mit Fluggesellschaften oder Investoren in direktem Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb stehen. Unternehmen profitieren vom Flugbetrieb, der dadurch entstehenden internationalen Vernetzung sowie dem starken wirtschaftlichen Umfeld. So entwickeln sich Flughafenregionen zu leistungsstarken Wirtschaftsräumen.

Weiterhin sind Flughäfen wichtige Beschäftigungsmotoren. Stetig werden neue Arbeitsplätze geschaffen, obwohl es in vielen anderen Branchen der Wirtschaft zum Stellenabbau kommt. In Deutschland ist der Fraport sogar der wichtigste Arbeitgeber des gesamten Landes. Darüber hinaus entstehen durch jeden Arbeitsplatz am Flughafen auch damit zusammenhängende Arbeitsplätze außerhalb in anderen Unternehmen und Bereichen.

Genauer betrachtet kann ein Flughafen vier verschiedene Kategorien von Effekten auf die nähere Region sowie die komplette Volkswirtschaft haben, der er angehört. In diesem Rahmen bestehen direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte. Unter direkten Effekten versteht man Auswirkungen, die sich unmittelbar aus der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Flughafens ergeben, also die Arbeitsplatzentstehung am Airport selbst sowie in damit in Zusammenhang stehenden Unternehmen wie beispielsweise Fluggesellschaften. Indirekte Effekte hingegen sind Aufträge, die auf dem Flughafenge-

lände angesiedelte Unternehmen externen Unternehmen geben. Hierdurch entstehen weitere Arbeitsplätze sowie Einkommen. Induzierte Effekte ergeben sich durch die Konsumausgaben der durch den Airport beschäftigten Personen. Dies wirkt sich in Form von Beschäftigungseffekten besonders auf die Region um den Flughafen aus. Unter katalytischen Effekten wird die Verbesserung des Standorts in der Flughafenregion verstanden. Dort ansässige Unternehmen sind für Mitarbeiter und Lieferanten leicht erreichbar und profitieren von einem großen Flugangebot. Eine besondere Bedeutung haben Flughäfen für die touristische Entwicklung einer Destination, besonders einer, die wie beispielsweise die Seychellen nur auf dem Luftweg erreichbar ist. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Ficher 2009, 195 f]

4.2.5 Geschäftsfelder und Einnahmequellen von Flughäfen

Die Geschäftsfelder von Flughäfen lassen sich grundlegend in einen Aviationbereich und einen Non-Aviation-Bereich untergliedern. Der Aviationbereich befasst sich direkt mit dem Flugverkehr, er besteht aus der Bereitstellung der Infrastruktur sowie der Erbringung von Bodenverkehrsdienstleistungen. Der Non-Aviation-Bereich eines Flughafens steht währenddessen nur indirekt mit dem Flugverkehr in Bezug. Dieses Segment umfasst primär Dienstleistungen für Reisende und Besucher. In den letzten Jahren hat der Anteil des Non-Aviation-Bereichs an den Gesamterlösen der Airports immer mehr zugenommen. Der bedeutendste und umsatzstärkste Teilbereich im Non-Aviation-Segment ist das sogenannte Airport-Retail. Unter diesem Begriff sind der Einzelhandel, die Gastronomie und Serviceangebote eines Flughafens zusammengefasst. Die Umsätze werden hierbei von den Passagieren und ihren Begleitern getätigt. Darüber hinaus entwickeln sich Flughäfen immer stärker zu „Erlebniswelten“ und ziehen somit auch Personen an, die gar keinen Flug gebucht haben. In diesem Rahmen werden beispielsweise Shows, Modeveranstaltungen oder Produktpräsentationsmessen veranstaltet. Der umsatzstarke Shopping-Bereich eines Flughafens profitiert vor allem von längeren Öffnungszeiten und einem außergewöhnlichen Flair. Die Dienstleistungen im Non-Aviation-Bereich können entweder vom Flughafen selbst angeboten werden, oder aber von Dritten, oftmals spezialisierten Leistungsträgern, denen Flächen vermietet werden. Auch Consulting-Geschäfte oder Beteiligungen an andern Unternehmen gehören zum Non-Aviation-Bereich. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 185]

Zum Aviation-Bereich gehören unter Anderem Bodenverkehrsdienste, auch „Ground Handling“ genannt. Sie umfassen alle Dienstleistungen, die nötig sind um Luftverkehrsgesellschaften eine optimale Leistungserbringung zu ermöglichen. In diesem Bereich fallen beispielsweise Vorfelddienste (z.B. Lotsendienste, Be- und Entladen des Flugzeugs, Unterstützung beim Anlassen der Flugzeugtriebwerke), Fluggastabfertigung, Gepäckabfertigung, Fracht- und Postabfertigung, Betankungsdienste, Bordver-

pflegungsdienste oder Transportdienste am Boden. Diese Dienste können im Rahmen der Selbstabfertigung entstehen, bei der die Luftverkehrsgesellschaft die Dienstleistungen für ihre eigenen Flüge übernimmt, oder sie werden von einer anderen Luftverkehrsgesellschaft, der Flughafengesellschaft oder einem unabhängigen Dienstleister übernommen. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 183]

Darüber hinaus erzielen Flughäfen im Aviation-Bereich Einnahmen durch Entgelte, die sie auf die Benutzung ihrer Infrastruktur erheben. Es bestehen Bewegungsentgelte, Passagierentgelte, Abstellentgelte und Entgelte für die Benutzung spezieller Flughafeneinrichtungen. Auf großen, bedeutenden Flughäfen sind die zu zahlenden Beträge deutlich höher als bei kleineren Flughäfen oder Regionalflughäfen. Jeder Flughafen setzt eigene und spezifische Beträge fest. So betrug im Jahr 2008 am Flughafen Berlin Schönefeld die Summe der Entgelte für Start und Landung einer Boeing 737-800 mit 180 Passagieren tagsüber auf einem Inlandsflug rund 2 200 Euro. Am Flughafen Frankfurt am Main hingegen würde derselbe Flug schon 3 400 Euro kosten. Für eine Boeing 747-400 mit 350 Passagieren an Bord im Interkontinentalverkehr werden in Frankfurt schon Entgelte in Höhe von 13 000 Euro erhoben. Den größten Anteil machen jeweils die Passagierentgelte aus. [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 179]

4.2.6 Airports als Ausgangspunkt touristischer Aktivitäten

Für das Entstehen und Bestehen touristischer Destinationen ist die Erreichbarkeit als allerwichtigstes Kriterium zu sehen. Orte, die nicht an ein Verkehrsnetz angebunden sind, sind wirtschaftlich nicht von Bedeutung und bleiben zumeist über sehr lange Zeiträume auf ein und demselben Entwicklungsstand stehen. Für die Tourismuswirtschaft ist die gute Anbindung eines Zielortes von zentraler Bedeutung, da für die Nachfrager ein schneller und unkomplizierter Transport dorthin sowie niedrig gehaltene Kosten dafür der ausschlaggebende Punkt für eine Buchung ist. Je stärker ein Zielort frequentiert wird, desto niedriger preisgünstiger ist die Reise dorthin. Wird eine Destination hingegen nur selten angesteuert, so sind die Tickets auch nur zu einem entsprechend hohen Preis zu erwerben was sich wiederum negativ auf die Attraktivität und Beliebtheit bei den Nachfragern auswirkt. Schwach nachgefragte Ziele werden von Veranstaltern nur wenig angeboten und beworben und bleiben daher genau so unbedeutend wie unbekannt.

Für den Tourismus relevantes Verkehrsmittel ist hauptsächlich das Flugzeug, aber auch Auto, Schiff, Bus und Bahn. Letztere werden verstärkt für Nahziele sowie inländische Destinationen genutzt. Besonders wichtig ist der Flugverkehr für Ferieninseln, die andernfalls wenig erschlossen wären. Während in anderen Zielgebieten Auto- und Bahnverkehr eine Alternative sind, bietet der Flugverkehr bei einer Insellage die einzige Möglichkeit, viele Urlauber dorthin zu bringen und ihnen darüber hinaus eine große

Anzahl an verschiedenen Verbindungen zu präsentieren. Je weiter sich der Radius der Flugverbindungen ausweitet, desto mehr Quellländer können erschlossen werden und je mehr Flüge von dort aus angeboten werden, desto mehr Reisende ziehen den Zielort in Betracht. Inseln bauen ihren Tourismus oft erst auf einen kleinen regionalen Flughafen auf, der für die Versorgung und den Transport der Einwohner erbaut wurde. Wird die Region als Touristenziel attraktiver, so wächst das Luftverkehrsaufkommen mit. Das Angebot an angeflogenen Orten wird erweitert, genauso wie die vorhandene Infrastruktur. Flughäfen sind in der Destinationsentwicklung zunächst nur Mittel zum Zweck, tragen nach einiger Zeit jedoch einen wesentlichen Teil zu dessen Ausbau und Erfolg bei. Als Beispiel für eine solche Situation ist die portugiesische Atlantikinsel Madeira aufzuführen. Der Flughafen war viele Jahre aufgrund von gefährlichen Fallwinden an seiner Lage zwischen Meeresküste und Berghang nur sehr schwer anzufliegen und auch kaum frequentiert. Mit dem Ausbau des Flughafens allerdings änderte sich diese Situation und heute ist Madeira ein beliebtes und bekanntes Urlaubsziel. Auch die Ferieninsel Mallorca wäre ohne ihren Flughafen nicht zu einem erschwinglichen Reiseziel für die Massen geworden.

5 Luftfahrt Drehkreuze und Destinationen – Frankfurt am Main und Palma de Mallorca

5.1 FRA

5.1.1 Frankfurt am Main

5.1.1.1 Stadtbild, Wirtschaft und Verkehr

Die deutsche Metropole Frankfurt am Main gliedert sich in 43 Stadtteile und liegt im südlichen Teil des Bundeslandes Hessen. Mit 700 000 Einwohnern ist sie die größte Stadt Hessens und hinter Berlin, Hamburg München und Köln auch die fünftgrößte Stadt der Bundesrepublik. Frankfurt ist eine multikulturelle Stadt, hier leben neben den Deutschen Menschen aus 180 verschiedenen Ländern, unter ihnen ein Großteil Amerikaner, Chinesen, Koreaner, Franzosen und Briten. Im Stadtgebiet von Frankfurt arbeiten 622600 Menschen, in der gesamten Frankfurt Rhein-Main Region sogar 2,88 Millionen Menschen. 365 000 Unternehmen erwirtschaften in dieser Region ein jährliches Bruttoinlandsprodukt von 200,5 Milliarden Euro.

Als wichtiges Dienstleistungs- und Finanzzentrum gehört Frankfurt zu den führenden europäischen Unternehmensstandorten. Besonders interessant ist der Standort für Unternehmen aufgrund der zentralen Lage und der guten Infrastruktur. Auch profitieren sie von einer optimalen Verkehrsanbindung und Erreichbarkeit sowie einem produktiven und internationalen Umfeld, an dem unterschiedliche Branchen mit Unternehmen verschiedener Größe und Bedeutung beteiligt sind.

Frankfurt ist mit über 44 000 Messeausstellern, wovon die Hälfte aus dem Ausland kommt, und rund 1,69 Millionen Besuchern jährlich der größte Messplatz in Europa und zählt darüber hinaus auch zu den größten weltweit. Pro Jahr finden in der Frankfurter Messe über 40 Messen und Ausstellungen statt, darunter die berühmte Frankfurter Buchmesse und die IAA – Internationale Automobilausstellung.

Weiterhin ist die Stadt ein Handelsplatz von zentraler Wichtigkeit. Mehr als 10 000 Unternehmen des Groß- und Einzelhandel haben mit insgesamt mehr als 41 000 Beschäftigten ihren Sitz in Frankfurt und pflegen intensive Handelsbeziehungen zu ausländischen Unternehmen, was dazu geführt hat, dass ein Viertel der ausländischen Direktinvestitionen in dieser Region getätigt wird. Darüber hinaus ist Frankfurt Sitz hochrangiger internationaler Forschungs- und Bildungseinrichtungen. Hierzu gehören beispielsweise die drei Mack-Planck-Institute, das Deutsche Institut für Internationale

Pädagogische Forschung, die Goethe-Universität und die Fachhochschule Frankfurt am Main.

In Frankfurt hat außerdem die Europäische Zentralbank ihren Sitz, was die Stadt aus geld- und währungspolitischer Sicht international bedeutend macht. Nicht nur die zahlreichen Einwohner ausländischer Herkunft, sondern auch über 3000 ausländische Firmen und 175 ausländische Kreditinstitute, die hier ihren Sitz haben, machen die Stadt zur internationalsten der Bundesrepublik. Weiterhin gibt es 92 Konsulate und diplomatische Vertretungen, was auch für Neubürger und Touristen aus dem Ausland von Vorteil ist. Kultureller Austausch findet darüber hinaus auch durch die sechzehn Städtepartnerschaften statt, die Frankfurt unterhält. Hierzu gehören: Birmingham, Budapest, Deuil-La Barre, Dubai, Granada (Nicaragua), Guangzhou, Kairo, Krakau, Leipzig, Lyon, Mailand, Prag, Tel Aviv – Yafo, Toronto und Yokohama.

Die Stadt verfügt in Deutschland und Europa über eine zentrale Lage, was sie zu einem idealen Verkehrsknotenpunkt macht. Das Autobahnkreuz „Frankfurter Kreuz“ verbindet die A3 und die A5 und ist das verkehrsreichste in der ganzen Bundesrepublik. Täglich fahren hier mehr als 305 000 Autos und Lastwagen. Gleichzeitig verfügt die Stadt auch über einen der größten Flughäfen Europas, von dem aus fast 300 Ziele in der ganzen Welt erreicht werden können. Jährlich zählt der Flughafen über 56 Millionen Passagiere. Auch der Frankfurter Hauptbahnhof spielt eine bedeutende Rolle im Zugverkehr. Als größter deutscher Personenbahnhof bringt er täglich über 300 000 Pendler in die Stadt. Jeden Tag können von hier aus mit 1100 Zügen Ziele im In- und Ausland erreicht werden, mit 700 Straßenbahnstationen in der Stadt und im Umland. [vgl. Stadt Frankfurt am Main]

5.1.1.2 Tourismus

Die deutschen Städte gewinnen im Tourismusbereich immer mehr an Bedeutung, so auch Frankfurt. Als eine der meistbesuchten Städte landesweit zählte sie laut dem Deutschen Reiseverband im Jahr 2012 insgesamt 4,3 Millionen Gäste. Laut dem Hessischen Statistischen Landesamt zählte das Bundesland im Jahr 2011 insgesamt 12 438 895 Übernachtungen mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2,3 Tagen. Davon kommen 6 383 889 Übernachtungen der Stadt Frankfurt zu, hier beträgt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer allerdings nur 1,6 Tage. [vgl. Hessisches Statistisches Landesamt]

Frankfurt bietet Touristen eine Reihe von Sehenswürdigkeiten. Darunter befindet sich beispielsweise die Pauluskirche, die Einkaufsmeile Zeil in der Innenstadt, der Palmengarten mit einer faszinierenden Pflanzenvielfalt, die Alte Oper Frankfurt, das Museumsufer mit einer breiten Themenpalette an Museen auf beiden Seiten des Mains, das Goethe Haus und Museum, der Frankfurter Zoo, der Kaiserdom, der Römerberg als Mittelpunkt der Stadt, das Frankfurter Rathaus oder auch der Flughafen.

Das Tourismusaufkommen in Frankfurt ist zu einem weit überdurchschnittlichen Teil beruflich motiviert. Viele der Geschäftsreisenden nehmen hier an Kongressen, Messen, Seminaren oder Tagungen teil. Allein im Jahr 2008 waren dies insgesamt mehr als 4 Millionen Menschen. Der Anteil an Geschäftstouristen liegt in Frankfurt bei 70 Prozent, ein Großteil kommt dabei aus dem Ausland. Die Vielzahl an dort angesiedelten Unternehmen, zentrale Lage sowie optimale Verkehrsanbindung begünstigt und unterstützt diese Tendenz. Die Kapazität des Kongressstandortes sollen weiterhin vergrößert werden, was für die Stadt einen weiteren Zuwachs im Bereich Geschäftstourismus bedeutet. Im Zuge dieser Entwicklung richtet sich das touristische Angebot auf Dienstreisende aus. So besteht beispielsweise ein großes Angebot an Hotels des Vier- und Fünf-Sterne-Segments. [vgl. Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main]

5.1.2 Flughafen Frankfurt am Main (FRA)

Der Flughafen Frankfurt am Main ist der größte Verkehrsflughafen in Deutschland. Im Jahr 2012 zählte er 57,5 Millionen Fluggäste und ist hinter London Heathrow Airport (2011: 69,9 Millionen Passagiere) [vgl. Heathrow Airport] und Paris Charles de Gaulle (2011: ca. 61 Millionen Fluggäste) [vgl. Aéroports de Paris – Communiqué de presse] der drittgrößte Flughafen Europas. Weltweit gehört er zu den bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuzen und er verbucht das höchste Frachtaufkommen aller europäischen Flughäfen.

Auf einer Gesamtfläche von 2 300 Hektar befinden sich zwei Start- und Landebahnen, eine reine Startbahn (4 000 Meter), eine reine Landebahn (2800 Meter), zwei Terminals und 386 Check-in Schalter (250 hiervon befinden sich in Terminal 1, die restlichen 136 in Terminal 2). Mit 101 Airlines werden 295 Ziele in 107 Ländern weltweit angeflogen. Der Frankfurter Flughafen ist die Basis der Deutschen Lufthansa und einiger weiterer Fluggesellschaften.

Verkehrszahlen:

	2012	2011	2010
Fluggäste (in Mio.)	57,5	56,4	53,0
Flugbewegungen	482.242	487.162	464.432
Cargo (t)	2.020.367	2.251.618	2.307.793

Abbildung 2: Verkehrszahlen Frankfurter Flughafen 2010 - 2012

Anhand der Grafik, welche die Verkehrszahlen des Flughafens für die Jahre 2010, 2011 und 2012 darstellt, können grundlegende Tendenzen in den Bereichen Passagierzahlen, Flugbewegungen und Cargo erkannt werden. Der Passagierbereich verzeichnet einen konstanten Zuwachs in den letzten drei Jahren. Im Jahr 2011 war die Zahl der Fluggäste um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr von 53 Millionen auf 56,4 Millionen gestiegen, was ein Passagierrekord an diesem Flughafen ist. Im Jahr 2012 stieg die Zahl um 1,9 Prozent auf 57,5 Millionen. Die gesamten Flugbewegungen pro Jahr stiegen im Jahr 2011 um 4,9 Prozent von 464 432 auf 487 162. Im Folgejahr 2012 ist allerdings ein Rückgang von 1 Prozent auf 482 242. Der Luftfrachtbetrieb verlief in den letzten Jahren rückläufig. Im Jahr 2011 wurden am Frankfurter Flughafen 2 251 618 Tonnen Fracht umgeschlagen, 2,8 Prozent weniger als im Jahr 2010 (2 307 793 Tonnen). Im Folgejahr 2012 wurde mit 2 020 367 Tonnen 6,7 Prozent weniger Fracht umgeschlagen als 2011. Eröffnet wurde der Flughafen am 8. Juli 1936. [vgl. Fraport – Konzern]

5.1.2.1 Flughafenbetreiber Fraport AG

Betreiber und alleiniger Eigentümer des Flughafens ist die Fraport AG. Der Fraport-Konzern ist an 13 Flughäfen auf 4 Kontinenten beteiligt und zählt damit zu den weltweit führenden Flughafen-Betreibergesellschaften. Sitz der Fraport AG ist Frankfurt am Main, wo sie mit dem Flughafen Frankfurt ihren insgesamt größten Umsatz erzielt. Der Vorstand besteht aus fünf Mitgliedern: Dr. Stefan Schulte (Vorsitz), Anke Giesen (Vorstand Ground Handling), Michael Müller (Vorstand Arbeitsdirektor), Peter Schmitz (Vorstand Operations) und Dr. Matthias Zieschang (Vorstand Controlling und Finanzen).

Die Unternehmensbereiche lassen sich in vier Segmente unterteilen. Hierzu gehören zum einen die Aviation, welche das Flughafen- und Terminalmanagement umfasst. Weiterhin besteht das Segment Retail und Real Estate, das sich unter anderem mit Vermietungsmanagement und der Vermarktung von Immobilien im Raum Frankfurt befasst. Das Segment Ground Handling umschließt Bodenverkehrsdienste und das Segment External Activities und Services umfasst verschiedene Servicebereiche sowie Beteiligungen und Akquisitionen.

An der Fraport AG beteiligt sind auch das Land Hessen mit 31,40 Prozent und die Stadtwerke Frankfurt am Main Holding GmbH mit 20,05 Prozent. Der Fraport-Konzern beschäftigte im Jahr 2012 20 963 Menschen, das sind 368 Personen mehr als im Vorjahr (Zuwachs um 1,8 Prozent). Dieser Anstieg ist auf die eine positive Verkehrsentwicklung zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2012 erwirtschaftete der Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 2 442 Millionen Euro, was 70,8 Millionen Euro und damit 3,0 Prozent mehr als im Vorjahr sind. Dies ist hauptsächlich auf die gestiegenen Passagierzahlen zurückzuführen, von denen alle Bereiche des Unternehmens profitieren,

ausgenommen dem Segment Ground Handling, welches als einziges einen Umsatzrückgang verzeichnet.

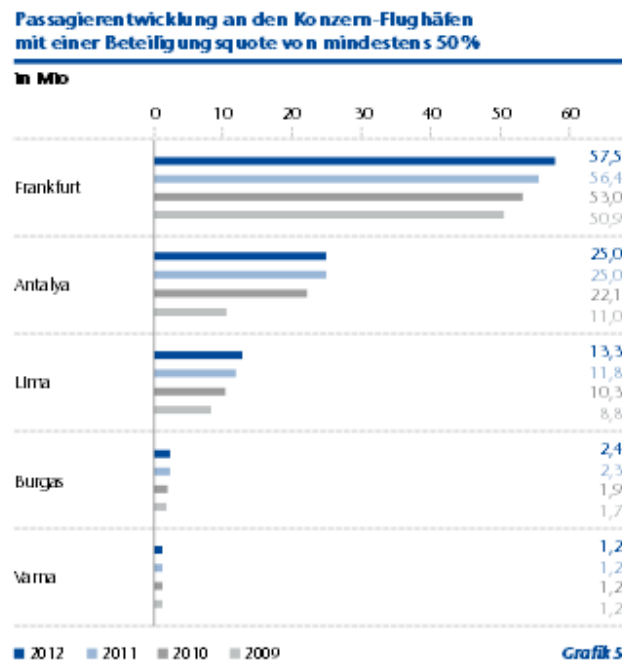


Abbildung 3: Passagierentwicklung an den Fraport Konzern-Flughäfen

Die Beteiligungsquoten betragen für den Flughafen Antalya 51 Prozent, für Lima 70 Prozent, und für Burgas und Varna jeweils 60 Prozent.

Der Fraport Konzern zeigt im Großen und Ganzen eine gute Geschäftsentwicklung. Wie aus der Grafik hervorgeht, verzeichnet der Flughafen in Frankfurt einen stetigen Passagierzuwachs (insbesondere im Interkontinental- und Umsteigeverkehr), was zusammen mit einer Anpassung der Flughafenentgelte und einer guten Retail-Entwicklung zu einer Umsatzsteigerung im Jahr 2012 geführt hat. Auch Antalya und Lima trugen zur guten Geschäftsentwicklung bei. Mit 25 Millionen Besuchern blieb Antalya 2012 auf Vorjahresniveau. Ein anhaltendes Wirtschaftswachstum lässt die Passagierzahl in Lima deutlich steigen. Im Jahr 2009 verzeichnete der Flughafen 8,8 Millionen Fluggäste jährlich, diese Zahl konnte innerhalb von drei Jahren auf 13,3 Millionen (um 13,0 Prozent) gesteigert werden. Burgas verzeichnet eine solide Passagierentwicklung, mit knapp 2,4 Millionen Passagieren wies er einen Zuwachs von 5,6 Prozent auf. Varna bleibt stetig bei 1,2 Millionen Passagieren pro Jahr. [vgl. Fraport AG Geschäftsbericht 2012]

5.1.2.2 Bereiche des Flughafens und Umsatz

Passagierflugverkehr

Im Jahr 2012 erreichte der Frankfurter Flughafen mit 57,5 Millionen Passagieren einen Rekord. Gegenüber dem Vorjahr wurde eine Steigerung von 1,9 Prozent erzielt, was rund 1,1 Millionen Passagiere sind. Durch streik- und witterungsbedingte Flugausfälle wurde ein weiteres Wachstum verhindert. Insbesondere der Interkontinentalverkehr verzeichnete im Jahr 2012 mit 3,6 Prozent ein starkes Wachstum. Dies geschah aufgrund der geringen Vorjahresbasis sowie der Tatsache, dass dieser Markt kaum von Streiks betroffen war. In diesem Bereich zeigten Flugverbindungen nach Afrika (+7,3 Prozent), Lateinamerika (+10,1 Prozent) und Nahost (+5,1 Prozent) einen deutlichen Zuwachs. Mit 1,7 Prozent entwickelte sich der Europaverkehr nicht ganz so stark. Einige Länder auf dem Balkan wiesen ein hohes Wachstum auf, darunter Serbien mit einem Zuwachs von 16,6% und Kroatien +12,0 Prozent. Dafür waren die Passagierzahlen bei Spanien- (-1,9 Prozent), Schweiz- (-3,6 Prozent) und Belgienstrecken (-2,6 Prozent) rückläufig. Der Inlandsverkehr zeigte ebenfalls einen Rückgang. Dieser beträgt -4,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr resultierte aus Streiks, schlechten Witterungsbedingungen und Flugannullierungen. [vgl. Fraport AG Geschäftsbericht 2012]

Die unten stehende Grafik verdeutlicht noch einmal die Passagierentwicklung in Millionen im Verlauf des Jahres 2012 verglichen mit den Vorjahren 2011, 2010 und 2009. Fast das gesamte Jahr über verzeichnet der Flughafen deutlich höhere Passagierzahlen als in allen Jahren davor, lediglich zum Ende des Jahres fallen sie ab. Aus der Grafik wird ebenfalls ersichtlich, dass die Zahl der Passagiere pro Jahr stetig angestiegen ist und in jedem Folgejahr das Vorjahr deutlich übertroffen wird.

Durch Kapazitätssteigerung basierend auf der neuen Landebahn und einem neuen Finger im Flugbereich A konnte das Geschäftsjahr mit einem deutlichen Plus gegenüber dem Vorjahr gestartet werden, welches auch mit Ausnahme auf dem Monat Februar bis in den Sommer beibehalten werden konnte. Das höchste Monatsergebnis erreichte der Juli mit rund 5,8 Millionen Passagieren. Mit dem Beginn der Sommerferien konnte zum ersten Juli erstmals die Grenze von 200 000 Passagieren an einem Tag übertroffen werden. Im Spätjahr, zu Beginn der Wintersaison, flaute das Wachstum ab und ab Oktober lagen die Werte unter denen des Vorjahres 2011, jedoch immer noch höher als 2010 und 2009. Der Rückgang entstand durch die geringen Verkehrsbewegungen über die Feiertage, zu denen in diesem Jahr zudem noch ein geringeres Flugangebot kam, mit dem die Fluggesellschaften im Rahmen von Kostensenkungen auf die geringe Nachfrage reagierten. [vgl. Frankfurt Airport Luftverkehrsstatistik 2012]

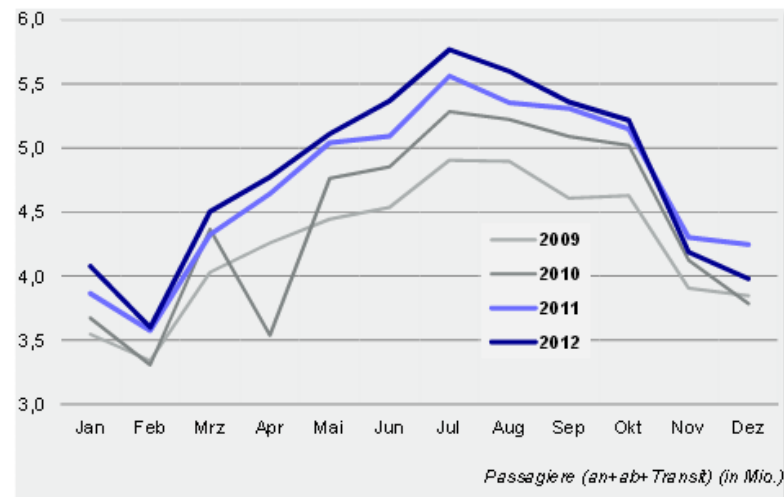


Abbildung 4: Passagierentwicklung Flughafen Frankfurt 2009 – 2012

Cargobetrieb

Der Frankfurter Flughafen ist mit über 2,6 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr führender Cargo-Standort in Europa. Für besondere Fracht ist jeweils eine Einrichtung mit spezifischer Infrastruktur vorhanden. So können im Perishable Center Frankfurt auf über 9 000 Quadratmeter verderbliche Waren in bis zu zwanzig verschiedenen Klimazonen gelagert werden. Die Tierstation „Animal Lounge“ mit integriertem Veterinäramt, Tierkoordination und Handling passt sich den Anforderungen von eines jeden Tiers an. Die Fraport Cargo Service GmbH ist als größter neutraler Frachtabfertiger am Flughafen für die Abfertigung der kompletten Luftfracht von Airlines und Speditionen zuständig. [vgl. Fraport Kompetenzen]

Jedoch ist der Frachtbetrieb des Flughafens stark in den globalen Güterstrom eingebunden, sodass er sich von der derzeitigen Schwäche im weltweiten Frachtverkehr nicht lösen kann. Das Nachtflugverbot verstärkt diesen Negativeffekt zusätzlich. So verzeichnete er im Jahr 2012 ein Minus von 6,7 Prozent bei rund 2,1 Millionen Tonnen. Im Wesentlichen ist dies zurückzuführen auf einen Rückgang im Europaverkehr (-17,6 Prozent), im Asienverkehr (-8,4 Prozent) und sowie im Nordamerikaverkehr (-4,9 Prozent). Das Luftpostaufkommen lag 2012 mit rund 80 000 Tonnen um 2,3 Prozent unter dem Vorjahresaufkommen. Der reine Frachtbetrieb hingegen fiel um 6,9 Prozent auf rund 2 Millionen Tonnen zurück. [vgl. Fraport AG Geschäftsbericht 2012]

Cargoverkehr Regionen 2012

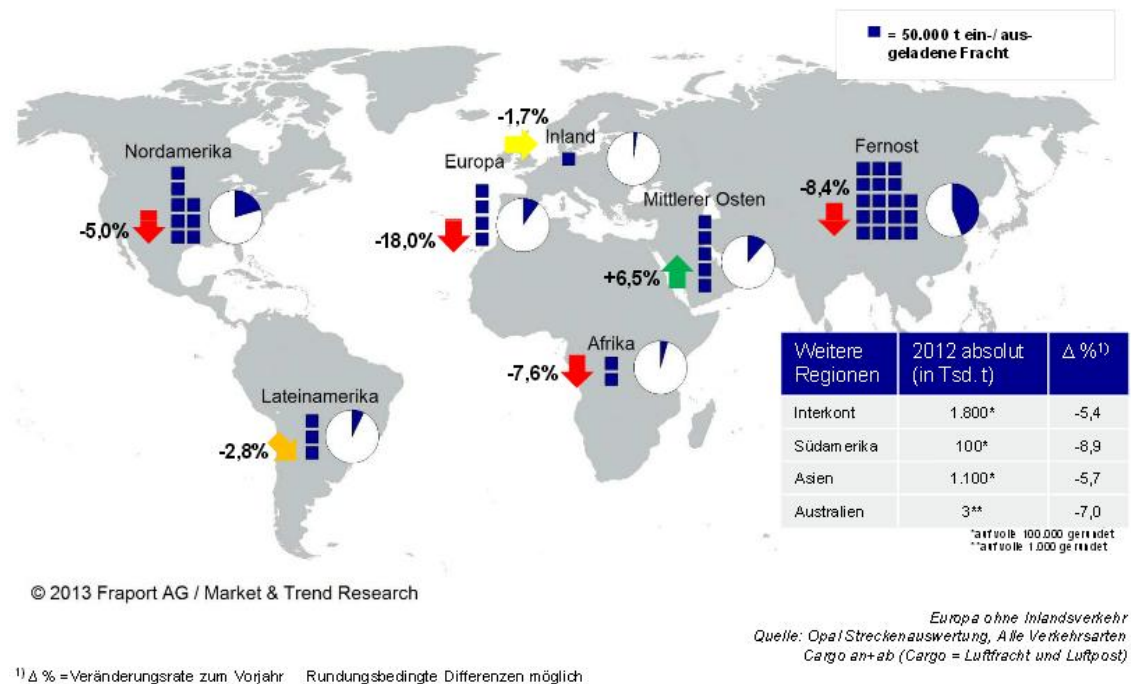


Abbildung 5: Weltweiter Cargoverkehr 2012

In der oben stehenden Grafik wird ersichtlich, in welchen Regionen der Cargoverkehr sich um wie viel Prozent gegenüber dem Vorjahr (2011) verändert hat. Den prozentual größten Rückgang zeigt Europa mit -18,0 Prozent gegenüber dem Jahr 2011. Auch die „Fracht-Rennstrecken“ im Fernost sind mit -8,4 Prozent überproportional rückläufig. Lateinamerika und das Inland sind vergleichsweise weniger stark rückläufig. Einzig der Mittlere Osten verzeichnet mit 6,5 Prozent ein Plus. Luftverkehrsgesellschaften reagieren auf diese veränderten Verhältnisse mit einer verringerten Anzahl an reinen Frachtflügen um insgesamt 8,3 Prozent. Allerdings gingen Passagierflüge mit mitgeführter Beilademenge nur in geringem Maße zurück. [vgl. Frankfurt Airport Luftverkehrsstatistik 2012]

Non-Aviation-Bereich

Airport Retailing. Auch am Flughafen in Frankfurt ist das Airport-Retailing ein maßgeblicher Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg. Aus diesem Grund investiert der Flughafen stetig in den Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungsangebote. Mittlerweile besteht eine Retail-Fläche von 41 000 Quadratmeter, diese beherbergt 300 Mieteinheiten. Den Kunden wird hier ein vielfältiges Angebot zu attraktiven Preisen geboten, das stetig erweitert und modernisiert wird. Im Terminal 1 befindet sich die „Shopping Ave-

nue“ sowie den „Shopping Boulevard“, große Einkaufsbereiche, die für jeden zugänglich sind. Ergänzt werden sie durch die Airport City Mall, die sich unterhalb der Ankunftsebene. Auch zahlreiche Gastronomieangebote sowie Mietwagenanbieter sind hier zu finden. Im Terminal 2 befinden sich nahe der Besucherterrasse gelegen der Gastronomiebereich „Food Plaza“ sowie der Einkaufsbereich „Shopping Plaza“. Hinter den Bordkartenkontrollen können die Gäste Duty-Free einkaufen, was diese Einkaufsbereiche besonders interessant macht. Im Terminal 1 befinden sich 12 000 Quadratmeter der Gesamtretailfläche im Duty-Free-Bereich. Hier werden vor allem Premium- und Luxusprodukte angeboten. Im Jahr 2012 konnte im Retail-Bereich eine Steigerung der „Shopping-Erlöse“ pro Person von 3,17 Euro auf 3,32 Euro erreicht werden, was ein Plus von 4,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. [vgl. Fraport Kompetenzen]

Parkraummanagement. Als weiteren Bestandteil des Non-Aviation-Bereichs betreibt der Frankfurter Flughafen Parkieranlagen. Im Rahmen des Parkraummanagement werden 55 000 Parkplätze insgesamt, 13 600 hiervon befinden sich am Flughafen und verschiedene damit in Verbindung stehende Dienstleistungen geboten. [vgl. Fraport Kompetenzen]

Immobilienmanagement. Auch das Immobilienmanagement dient als zusätzliche Einnahmequelle eines Airports. So werden am Frankfurter Flughafen Gebäude als Businessstandorte vermietet.

Flughafenwerbung. Die Vermarktung von Werbeflächen, wie Indoor-Werbewände und ähnliches, ist ebenfalls ein Non-Aviation-Teilbereich. [vgl. Fraport Kompetenzen]

5.1.2.3 Wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklungen

Nicht nur für die gesamte Rhein-Main-Region, sondern auch im Blick auf ganz Deutschland ist der Frankfurter Flughafen einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren. Neben dem Flugverkehr zieht er viele Unternehmen an, ist Ausbildungs- und Wissenschaftsstätte und darüber hinaus mit 78 000 Beschäftigten der größter Arbeitgeber im Deutschlands.

Die Lohn- und Gehaltsumme dieser Mitarbeite am Flughafen beträgt jährlich ca. drei Milliarden Euro. 21 000 der 78 000 Beschäftigten sind Mitarbeiter der Fraport AG am Standort Frankfurt. Durch jeden direkten Arbeitsplatz am Flughafen entstehen weitere Arbeitsplätze in der Umgebung, beispielsweise in Firmen, die Aufträge vom Flughafen erhalten. Insgesamt vergibt allein die Fraport AG jährlich Aufträge im Wert von einer Milliarde Euro, davon gingen im Jahr 2010 64 Prozent an Unternehmen des Rhein-Main-Gebiets.

Der Frankfurter Flughafen hat eine Drehkreuzfunktion inne, welche sich auch als wirtschaftlich bedeutend erweist. Von hier aus lassen sich mehr internationale und interkontinentale Ziele erreichen, als von jedem anderen Flughafen der Welt. Dies basiert zum einen auf der zentralen Lage und zum anderen auf der hohen Nachfrage, woraufhin Fluggesellschaften immer mehr Verbindungen anbieten. Die Hälfte aller Passagiere steigt in Frankfurt am Main nur um und profitieren von den zahlreichen Anschlussmöglichkeiten.

Auch für den Frachtverkehr ist die Drehkreuzfunktion von Bedeutung, denn rund die Hälfte der Luftfracht wird in Passagiermaschinen transportiert. Frachtversender finden hier das größte Angebot an Verbindungen vor, was für die vom Export lebende deutsche Volkswirtschaft von größter Bedeutung ist. Die Vernetzung mit andern Märkten ist für sie eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Nur in Anchorage, Memphis, Honkong, Seoul und Shanghai wird mehr Fracht umgeschlagen, da diese als Cargo-Flughäfen darauf spezialisiert sind.

Das internationale Drehkreuz Frankfurt bildet ein bedeutendes Zentrum für Wachstum und Wirtschaftskraft. Die Vielfalt an regelmäßigen und planbaren Verbindungen rund um den Globus fördert die Unternehmensansiedlung in der Region um den Fraport maßgeblich. Diese Unternehmen steigern die Luftverkehrsnachfrage in hohem Maße, da ihre Mitarbeiter auf Mobilität angewiesen sind, woraus wiederum der Flughafen seinen Nutzen zieht. Insbesondere hochqualifizierte Arbeitskräfte und Dienstleistungsunternehmen sind in der näheren Umgebung von Airports stark vertreten. Dieses Umfeld zieht weitere Unternehmen an, die von dem überdurchschnittlichen Angebot an Arbeitskräften sowie der Wirtschaftlichkeit profitieren. Diese große Anzahl an Unternehmen macht die Rhein-Main-Region zu einer der dynamischsten Europas, geprägt durch eine internationale Firmenlandschaft. [vgl. Fraport – Konzern]

Beispiele für Unternehmen, die sich in der Flughafen-Region angesiedelt haben, sind die koreanischen Automobilfirmen oder Samsung, der weltweit größte Chip-Hersteller. Auch die Europäische Zentralbank hat nur aufgrund des internationalen Flughafens ihren Sitz in Frankfurt. Die Internationale Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMH hat ebenfalls ihren Standort gezielt an einen Flughafen verlegt. Die schnelle Lieferung neuer Produktionsteile oder die Etablierung von Kundenbeziehungen sowie die Mobilität der Mitarbeiter vereinfacht die Erschließung und Eroberung von Märkten erheblich. So zieht es auch stark expandierende sowie die deutschen oder europäischen Niederlassungen multinationaler Unternehmen an diesen Standort. Insgesamt sind rund 500 Unternehmen am Frankfurter Flughafen angesiedelt und in der Umgebung ist der Zuwachs groß. Im Gewerbegebiet „Mönchhofgelände“, welches sich in unmittelbarer Nähe zum Flughafen befindet, sind in den letzten Jahren 4 000 Arbeitsplätze entstanden. [vgl. Fraport Konzern]

Stetige Entwicklungen und Erweiterungen des Flughafens Frankfurt am Main erhöhen seine wirtschaftliche Bedeutsamkeit. Sie sind auch deshalb nötig, da mit der wirtschaftlichen Größe auch die Nachfrage in Hohem Maße steigt, was den Airport ohne Ausbau schnell an den Rand seiner Kapazitätsgrenzen bringen würde. So wurde am 21. Oktober 2011 die neue Landebahn Nordwest in Betrieb genommen. Sie ist 2 800 Meter lang und macht parallele Flugbewegungen möglich. Auf diese Weise können die Flugbewegungen pro Stunde von 90 schrittweise auf 126 gesteigert werden. Voraussetzung für den Bau der neuen Landebahn war ein Nachtflugverbot zwischen 23 Uhr abends und 05 Uhr morgens. Der Beschluss wurde vom Bundesverwaltungsgericht Hessen gefasst und damit die vom Land Hessen ursprünglich genehmigte Regelung des Nachtflugverkehrs außer Kraft gesetzt. Pro Nacht sind jetzt nur noch 17 Starts und Landungen erlaubt. Gefordert wurde dieses Verbot von den Anwohnern, die sich durch den ganztägigen Fluglärm gestört und beeinträchtigt fühlen. [vgl. Kraft 2013, 1]

Das neue Gesetz bringt Wettbewerbsnachteile für den Flughafen mit sich. Insbesondere der Cargoflugverkehr, der schwerpunktmäßig in den Nachtstunden stattfindet, ist beeinträchtigt. Dieser verzeichnet als Folgewirkung auch schon Rückgänge. Da Flughäfen wie Paris, London, Amsterdam oder andere wichtige Konkurrenten in Europa und auch Nahost diese Beschränkung nicht haben, steigt der Konkurrenzdruck erheblich. Ein vollständiges Nachtflugverbot, also von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr, wurde vom Bundesverwaltungsgericht nicht als gerechtfertigt angesehen. Die Stunden zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr bzw. 05:00 Uhr und 06:00 Uhr gelten als Nachtrandstunden, hier sind durchschnittlich 133 Flugbewegungen pro Nacht zulässig. Während der Randstunden erfolgen schwerpunktmäßig Interkontinentalflüge, der gesamte Flugplan wurde dementsprechend angepasst. Verspätete Starts und Landungen dürfen später als 23:00 Uhr erfolgen, solange sie planmäßig vor 23:00 Uhr hätten fliegen sollen und der Grund der Verspätung nicht im Einflussbereich des Luftfahrtunternehmens liegt. [vgl. Fraport – Nachhaltigkeit]

Im Jahr 2008 wurde eine 25 000 m² große A380 Wartungshalle fertiggestellt, in der zwei Airbus A380 oder drei Boeing 747 zeitgleich geparkt werden können. Hierdurch wird die Wartungszeit der Langstreckenflotte erheblich verkürzt. 2015/16 soll der Ausbau der Halle auf 50 000 Quadratmeter, der sie zur größten Flugzeughalle Europas macht, fertiggestellt werden. Sie bietet dann Platz für insgesamt 4 Airbus A380.

Seit 2012 besteht im Westen des Terminal 1 ein neuer Flugsteig, Flugsteig A-Plus. Dieser stellt Terminalpositionen für Großraumflugzeuge bereit und sichert somit die Stellung des Flughafens als bedeutendes internationales Flughafendrehkreuz. Er umfasst 185 400 Quadratmeter verfügt zudem über ein Bindeglied zu dem bestehenden Flugsteig A. Der Flugsteig A-Plus verfügt über sieben Positionen für Großraumflugzeuge und Parkmöglichkeiten für den neuen Flugzeugtyp von Boeing. Für den Bau wurde

der laufende Flugbetrieb nicht unterbrochen, viele Arbeitsschritte wurden daher nachts durchgeführt. Durch die Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs sollen nicht nur die Passagierzahlen gesteigert werden, sondern mit einer zusätzlichen Retailfläche den Netto-Retail-Erlös pro Passagier von derzeit 3,32 Euro in Richtung 4 Euro erhöhen.

In Planung befindet sich darüber hinaus noch ein drittes Terminal, welches die bisher bestehende Kapazität noch einmal um 25 Millionen Passagiere erhöhen soll. Für Terminal 3 werden am Gebäude und auf dem Vorfeld 75 neue Abstellpositionen gebaut sowie die dazugehörigen Rollwege. [vgl. Fraport – Kompetenzen]

5.2 PMI

5.2.1 Ferieninsel Mallorca

Die Insel Mallorca liegt im Mittelmeer ca. 180 Kilometer vor der spanischen Ostküste. Zusammen mit Menorca, Formentera, Ibiza und 147 unbewohnten Inseln bildet sie die Gruppe der Balearen, einer autonomen spanischen Provinz. Mit einer Fläche von 3640 km² ist sie die größte Insel der Balearen. 325 000 Menschen und somit ein Großteil der ca. 630 000 Einwohnern wohnt in der Hauptstadt Palma de Mallorca. Weitere große Städte sind Manacor mit 28 000 Einwohnern und Inca mit 23 000 Einwohnern. Offizielle Amtssprache ist Mallorquín, ein Dialekt des Catalán, jedoch sprechen die Einwohner aus Spanisch. Die Durchschnittstemperatur der Insel liegt bei 19°C bei einem gemilderten Mittelmeerklima. [vgl. Islasbalears]

Der wichtigste Hafen der Insel befindet sich in Palma de Mallorca, einer im 2. Jahrhundert vor Christus von den Römern gegründeten Stadt. 798 – 1229 befand sie sich unter arabischer Herrschaft und nach der Eroberung durch Jakob I. von Aragonien bestand 1292 – 1348/49 das Königreich Mallorca. Im Inselinneren herrscht fruchtbares Hügelland vor, welches sich für den Anbau von Wein, Feigen, Ölbäumen, Mandeln, Mandarinen und Getreide eignet. Die Küstengebiete zeichnen sich durch Sandstrände und Steilküsten aus. Im Nordwesten der Insel befindet sich die Serra de Tramuntana, ein 1445 Meter hohes Gebirge. [vgl. Der Brockhaus multimedial 2006]

5.2.1.1 Tourismuswirtschaftliche Daten

Der Wunsch, sich am Strand aufzuhalten, ist ein kulturell bedingtes Verlangen und schon seit 250 Jahren weit verbreitet. Mit der Entwicklung des Binnentourismus wurde die Mittelmeerregion immer interessanter, hier entwickelten sich traditionelle Agrargesellschaften zu modernen Dienstleistungsgesellschaften und der Tourismus gewann für die jeweiligen Gesellschaften immer mehr an Bedeutung. Zu Beginn der Touris-

musentwicklung war auch Mallorca ein landwirtschaftlich geprägtes Land, und ein Großteil der Bevölkerung arbeitete in diesem Sektor. Weiterhin galt die Insel aufgrund der begrenzten Einkommensmöglichkeiten bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts zu den Hauptabwanderungsgebieten Spaniens. [vgl. Steinecke 2011, 156]

Durch die Expansion der Tourismusbranche änderten sich diese Verhältnisse grundlegend. Aufgrund des hohen Arbeitskräftebedarfs in der Hotellerie, Gastronomie und Bauwirtschaft änderte sich die Situation der wirtschaftlichen Rückständigkeit und die Insel wurde zum Zuwanderungsgebiet. Während 1950 noch 40 Prozent der Beschäftigten in der Landwirtschaft tätig waren, waren es im Jahre 1991 nur noch 6 Prozent, nun aber 65 Prozent im Dienstleistungsbereich. Der Tourismus erwirtschaftet 80 Prozent der gesamten Bruttowertschöpfung der Insel. Ein Wert, der 1966 noch bei 42 Prozent lag. [vgl. Steinecke 2011, 158]

Das Gästeaufkommen hat sich über die Jahre hinweg stetig gesteigert, insbesondere seit den 1960-er Jahren erlebte der Tourismus auf Mallorca einen Boom. Während im Jahre 1950 ca. 84 000 Touristen die Insel besuchten, waren es 1960 schon 362 000 und 1970 bereits 1,9 Millionen. In den darauffolgenden 20 Jahren konnte die Zahl der touristischen Nachfrager noch einmal mehr als verdoppelt werden, so waren es 1990 schon 4,9 Millionen Touristen. Der Anstieg wurde weiter fortgesetzt und im Jahre 2010 lag die Zahl bei ca. 10 Millionen Besuchern. [vgl. Steinecke 2011, 156]

Die einst rückständige Wirtschaftsregion gehört heute zu den Gewinnerregionen unter den spanischen Provinzen. Ohne die Entwicklung des Tourismus wäre die Insel jedoch bis heute unbedeutend und von schlechten Verhältnissen geprägt. Derzeit wächst auf Mallorca der Wohnstand, bereits Ende der 1980-er Jahre verzeichneten die Balearen das höchste Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner und das höchste verfügbare Pro-Kopf-Einkommen in Spanien [vgl. Steinecke 2011, 158].

Im Fokus steht auf der Insel der Bade-, Erholungs- und Partytourismus. Gäste aller Alters halten sich hier in Hotelanlagen und an Badestränden auf, die meisten im Rahmen einer Pauschalreise oder eines All-inklusive-Urlaubs. Bei der jüngeren Generation ist die Partymeine „Ballermann“ sehr beliebt und viele kommen nur ihretwegen nach Mallorca. Aufgrund der milden Temperaturen und des mediterranen Klimas ist Mallorca das ganze Jahr über ein beliebtes Urlaubsziel, jedoch liegt die Hauptsaison in den Sommermonaten.

Mallorca ist bekannt für Billigangebote, überfüllte Touristenhochburgen und Ballermann-Touristen. Sie prägen nicht nur das Bild der Insel, sondern schädigen auch die Umwelt. Um dem entgegenzuwirken wurde ein Konzept entwickelt, das die Natur und ihre Ressourcen schonen soll und zudem die Vor- und Nachsaison beleben soll. Da sich die touristischen Aktivitäten bisher auch weitgehend auf die Küstenregionen kon-

zentrieren, dient die Konzeption des Qualitätstourismus weiterhin dazu, den Tourismus im Inselinneren zu fördern. Anstatt der Scharen von Party-Touristen sollen verstärkt Besserverdienende und Naturinteressierte auf die Insel gebracht werden, die Wandern oder Golfspielen den Besuchen auf der Party-Meile vorziehen. Qualitätstouristen sollen einen deutlich geringeren Ressourcenverbrauch als Normal-Touristen darstellen und helfen, das Natur- und Umweltgleichgewicht auf der Insel wieder herzustellen. Mit Hilfe des Qualitätstourismus soll eine neue Art des Tourismus entstehen, die zwar Profit bringt und den Gästen einen erholsamen Urlaub bietet, jedoch nicht auf Kosten der Umwelt. [vgl. National Geographik Deutschland]

5.2.1.2 Zukunftsperspektiven

Im Laufe der Jahre stieg das Tourismusaufkommen auf der Insel Mallorca so stark an, dass man bald von Massentourismus sprechen konnte. Diese Entwicklung bringt neben dem wirtschaftlichen Fortschritt auch eine Vielzahl an negativen Effekten mit sich, von denen der Verbrauch und die Zerstörung der Landschaft die auffälligste ist. Diese werden vor allem in der Zukunft für immer größere Probleme sorgen. Um die Massen an Besuchern zu beherbergen werden entsprechende Einrichtungen bereitgestellt. Zu diesem Zweck werden in vielen Küstengebieten in Hafenstädten und kleinen Dörfern Hotelanlagen errichtet, was das Landschaftsbild an diesen Stellen erheblich verändert. Die Mallorquiner besiedelten traditionell vorzugsweise das Landesinnere der Insel, wodurch viele Küstenregionen weitgehend naturbelassen waren. Da diese Gebiete allerdings aus touristischer Sicht am interessantesten sind, entstehen hier oft völlig neue Siedlungen und miteinander verbundene Wohnanlagen. Aufgrund des rasant wachsenden Tourismusaufkommen und der im Vordergrund stehenden Gewinnmaximierung werden Baumaßnahmen weder ausreichend geplant noch auf die Umwelt Rücksicht genommen, in vielen Fällen liegt bei der Errichtung von Gebäuden nicht einmal eine Baugenehmigung vor. Auch für die Verkehrsinfrastruktur wird viel Fläche verbraucht. Die daraus resultierenden ökologischen Folgen sind die Zerstörung von natürlichen Lebensräumen einheimischer Tiere und Pflanzen, mechanische Schädigungen der Vegetationsdecke sowie Veränderungen der Vegetationsstruktur- und Dynamik. [vgl. Steinecke 2011, 160]

Diese Schäden sind in touristischen Gebieten kein einzigartiges Phänomen, treten sie in Mallorca jedoch gebündelt und in drastischer Form auf. Auch die Besucher selbst zerstören während ihren Ausflügen und Aktivitäten die Umwelt. Derzeit werden zwar schon Maßnahmen ergriffen, um ein weiteres Voranschreiten der Umweltbelastung zu verhindern, jedoch sind diese bei weitem nicht ausreichend. Ein weiterer Punkt ist der enorme Wasserverbrauch sowie die Wasserverschmutzung, die mit den immer höheren Besucherzahlen einhergeht. Wasser gilt auf Mallorca als knappe Ressource, besonders in den Sommermonaten, also der Zeit, in der das Tou-

ristenaufkommen am höchsten ist. Es kommt zunehmend zu Problemen bei der Trinkwasserversorgung, denn die Insel kann diesen nicht mehr mit eigenen Mitteln decken. So wird Wasser mit Tankschiffen vom spanischen Festland importiert, Maßnahmen zur Reduzierung des Wasserverbrauchs getroffen und Brauch- vom Trinkwasser getrennt und diese unterschiedlich genutzt. [vgl. Steinecke 2011, 160 f]

Allerdings können selbst diese Maßnahmen den Mangel nicht beheben. Auch die im Rahmen der neuen Qualitätsstrategie erbauten Golfplätze weisen einen hohen Wasserbedarf auf, wodurch die in die Diskussion geraten. Das hohe Müllaufkommen wird ebenfalls zu einem immer größeren Umweltproblem, das durch die überhöhte Anzahl an Touristen auf der Insel entsteht. 700 000 Tonnen Müll wird pro Jahr auf Mallorca produziert, schon zu Beginn des Tourismus wurde diese Entwicklung erkannt und auch erste Maßnahmen ergriffen. Das in den 1990-er Jahren entwickelte Recycling System verbucht allerdings nur einen mäßigen Erfolg und kann gegen das enorme Müllaufkommen nur wenig ausrichten [vgl. Steinecke 2011, 161].

5.2.2 Flughafen Palma de Mallorca (PMI)

5.2.2.1 Allgemeine Wirtschaftsdaten

Der Flughafen von Mallorca liegt ca. 8 Kilometer von der Hauptstadt Palma de Mallorca entfernt und strategisch günstig zwischen zwei Urlaubsgebieten. Er ist neben Madrid-Barajas und Barcelona - El Prat der drittgrößte Flughafen Spaniens und unter dem IATA-Code PMI bekannt. Sein katalanischer Name lautet „Aeroport de Son Sant Joan“, der spanische Name ist „Aeropuerto de Son San Juan“. Hier wird hauptsächlich internationaler Flugverkehr abgewickelt, allerdings sind auch die Beziehungen zum spanischen Festland von Bedeutung.

Der Flughafen wird von mehr als 20 verschiedenen Fluglinien angesteuert, die die Balearen-Insel mit einer Vielzahl von Destinationen verbindet und ihn zu einer Luftverkehrsdrehscheibe macht. Den höchsten Passagierverkehr hat der Flughafen mit Deutschland, nach Nationalitäten geordnet folgen danach Spanien und England. Barcelona und Madrid-Barajas sind mit jeweils mehr als achthunderttausend Passagieren jährlich die wichtigsten Anschlusspunkte sowie die deutschen Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn mit derselben Zahl. Zur touristischen Hochsaison in den Sommermonaten erreicht auch der Flughafen seine höchsten Passagierzahlen.

Der Flughafen verfügt auch über ein Luftfracht-Bereich, in dem im Jahr 2012 13 711 Tonnen Waren umgeschlagen wurden. Im Jahr 2012 zählte der Flughafen 22 666 682 Fluggäste insgesamt. Die unten stehende Grafik zeigt die Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Palma de Mallorca von den Jahren 2003 bis 2012. Hieraus wird ersichtlich, dass die Zahl der Passagiere in den Jahren 2003 bis

2007 stetig zugenommen haben, jedes Jahr verzeichnete der Airport einen Zuwachs von ca. einer Million Passagieren. Ab dem Jahr 2008 pendelte sich das Fluggastaufkommen bei knapp unter 23 Millionen ein, lediglich die Jahre 2009 und 2010 lagen um ca. eine Million unter diesem Wert. [vgl. AENA Aeropuertos]


 ENTWICKLUNG DES PASSAGIERAUFKOMMENS			
Jahr	Passagiere	Jahr	Passagiere
2003	19.185.919	2008	22.832.857
2004	20.416.083	2009	21.203.041
2005	21.240.736	2010	21.117.417
2006	22.408.427	2011	22.726.707
2007	23.228.879	2012	22.666.682

Abbildung 6. Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Palma de Mallorca 2003 - 2007

Im August 2012 verzeichnete der Airport mit knapp 3,5 Millionen Besuchern einen neuen Besucherrekord. Diese Zahl wurde im spanischen Hauptferienmonat bisher noch nie erreicht. Im Laufe des Jahres 2012 stellte der Flughafen einen Rückgang der Zahl der Inlandsfluggäste um 3,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr fest. Der internationale Flugverkehr hingegen stieg um 3,45 Prozent an.

Bedingt durch das hohe Tourismusaufkommen gelangt der Flughafen in den Sommermonaten an seine Kapazitätsgrenzen. Pro Wochenende werden im August mehr als 300 000 Passagiere abgefertigt. Der damit verbundene kaum zu bewältigende Organisationsaufwand führt dazu, dass der Flughafen Palma de Mallorca europaweit mit die meisten Verspätungen verbucht. Alleine im Juli 2012 verzeichnete der Airport insgesamt 693 Verspätungen, eine Zahl, die laut der Europäischen Organisation für Flugsicherheit „Eurocontrol“ nur von Istanbul-Atatürk mit 909 Verspätungen übertroffen wurde. Im Gegensatz zu den hochfrequentierten Sommermonaten ist das Passagieraufkommen in den Wintermonaten sehr gering. Die niedrigen Fluggastzahlen führen sogar dazu, dass Teil des Flughafens komplett gesperrt wird. [vgl. Mallorcamagazin Aktuelles – Wirtschaft]

Der Flugplatz Son San Juan wird seit 1934 für den Luftpostverkehr und den Militärflugverkehr genutzt. Mit den Fluggesellschaften Air France, BEA und Aviaco kamen die ersten großen Touristengruppen nach Mallorca. Allerdings landeten sie auf dem Flughafen in Son Bonet, der bis dorthin für den zivilen Luftverkehr zuständig war. Da das Luftverkehrsaufkommen immer weiter anstieg und der Flughafen in Son Bonet jedoch nicht erweitert werden konnte, starteten im Jahr 1958 die ersten Baumaßnahmen um den Flughafen in Son San Juan zu einem großen Zivilflughafen umzuwandeln. Der schnelle Anstieg des Passagierverkehrs führte dazu, dass der Flughafen seit seiner Eröffnung immer weiter ausgebaut wurde. So gab es unter anderem ein zweites Ter-

minal, eine zweite Start- und Landebahn sowie ein neues Vorfeld. Im Jahr 1980 zählte Son San Juan rund 7 Millionen Passagiere, 1986 waren es schon fast 10 Millionen und im Jahr 1995 wurde die 15 Millionen-Grenze überschritten. Dieser enorme Anstieg zog noch einmal eine Erweiterung mit sich, unter anderem wurden ein der Terminalbereich und das Vorfeld ausgebaut. 1997 wurden die Terminals zum letzten Mal umstrukturiert und zu einem einzigen Passagierterminal zusammengefasst. Dieses unterteilt sich in vier Gates – A, B, C und D. Im April des Jahres 2003 wurde das Boardinggebäude für nationale Flüge, die zwischen den Inseln verkehren und Regional- und Kurzstreckenflügen eröffnet. [vgl. AENA Aeropuertos – Geschichte]

5.2.2.2 Flughafenbetreiber AENA

Staatlicher Betreiber des Flughafens ist AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). Neben dem Betrieb von 46 spanischen Flughäfen und 2 Helikopterflugplätzen ist AENA auch für die Überwachung des spanischen Luftraumes zuständig. Darüber hinaus betreibt AENA Internacional direkt und indirekt 27 weitere ausländische Flughäfen. Alle der spanischen Flughäfen verzeichneten im Jahr 2011 einen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr in den Bereichen Passagierzahlen, Flugbewegungen und transportierte Luftfracht.

AENA Flughäfen zählten im Jahr 2011 rund 204,3 Millionen Passagieren, 6 Prozent mehr als im Vorjahr 2010. Davon fielen ca. 127 Millionen auf internationale Flüge (+10,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr) und 76,2 Millionen (-0,6 Prozent gegenüber 2010) auf Inlandsflüge zurück.

Den Fluggastzahlen nach steht Madrid-Barajas mit 49 671 270 Fluggästen (+0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr) an erster Stelle. Das zweithöchste Passagieraufkommen verzeichnet der Flughafen Barcelona-El Prat mit 34 398 226 Fluggästen (+17,8 Prozent) und an dritter Stelle liegt Palma de Mallorca mit 22 726 707 Passagieren (+7,6 Prozent).

Im Jahr 2011 wurden insgesamt 672 146 043 Kilogramm Cargo umgeschlagen, was einem Plus von 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. An der Spitze der spanischen AENA-Flughäfen steht hierbei Madrid-Barajas mit 394 146 078 Kilogramm, gefolgt von Barcelona-El Prat (96 572 859 Kilogramm), Zaragoza (48 647 400 Kilogramm), Vitoria (34 692 256 Kilogramm) und Gran Canaria (23 678 510 Kilogramm).

2 140 308 Flugbewegungen zählten AENA Airports im Jahr 2011, was einer Steigerung um ein Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Diese teilen sich in einen etwa gleich großen Zeitpunkt in Inlands- und internationale Flüge auf. Erstere verzeichnen ein Plus von 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr, letztere lagen mit 2,5 Prozent darunter. [vgl. AENA Annual Report 2011]

6 Chancen und Risiken im Vergleich

Mit Hilfe einer SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) können Stärken und Schwächen eines Unternehmens sowie Chancen und Risiken der Unternehmenstätigkeit ermittelt und analysiert werden. Dieses Verfahren finden auch in anderen Bereichen Anwendung und wird im Folgenden auf die Auswirkungen von Luftfahrt Drehkreuzen auf Destinationen angewendet.

Eine SWOT-Analyse stellt Chancen den Risiken gegenüber. Auf diese Weise können wichtige Entwicklungen, die einen Einfluss auf die Zukunft haben, erkannt und ihnen gegebenenfalls entgegengewirkt werden. Jedoch muss im Vorhinein bedacht werden, dass die jeweiligen Risiken im Hinblick auf die Wahrscheinlichkeit des Eintretens und Stärke der negativen Auswirkungen, von unterschiedlich großer Bedeutung sind und gesonderte Schritte zur Abwehr bedürfen.

Trends und neue Entwicklungen in beiden Bereichen, also Destination und Flugverkehr, können sowohl Chancen als auch Risiken darstellen. Dies hängt mitunter auch von den Stärken und Schwächen der Zusammenarbeit, bzw. gegenseitiger Abhängigkeit ab. Positiv wirken sich Umweltveränderungen aus, die einer der Stärken entgegenkommen. Stärken und Schwächen bestimmen den Erfolg oder Misserfolg, also positive und negative Auswirkungen zwischen Flughafen und Destination. Somit ist es von elementarer Wichtigkeit, diese zu kennen.

Im Rahmen einer SWOT-Analyse werden der Überschaubarkeit und daraus resultierenden Effizienz wegen nur die relevanten Punkte aufgezeigt. [vgl. Kotler, Wong, Armstrong 2011, 174ff]

Im Folgenden werden die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken der Einflussnahme und Auswirkungen der Luftverkehrsdrehkreuze Frankfurt am Main und Palma de Mallorca auf die Entwicklung der daran angeschlossenen Destinationen aufgezeigt und untersucht. Im Fall Frankfurt am Main geht es hierbei um die Effekte eines der größten Luftverkehrsdrehkreuze Europas auf eine vom Business-tourismus geprägte Metropole. Die Situation in Mallorca verdeutlicht währenddessen die Auswirkungen eines bedeutenden Ferienflughafens auf die Entwicklung einer besonders über die Sommermonate beliebten Feriendestination.

6.1 SWOT- Analyse Frankfurt

Stärken

Stetige Steigerung des Business Tourismus

Der Flughafen Frankfurt am Main steht in engem Zusammenhang mit dem Geschäftstourismusaufkommen in Frankfurt und der Region. Er bewirkt eine positive Entwicklung in diesem Bereich und steigert die Attraktivität der Stadt Frankfurt als Business-Destination. Zum einen geschieht dies dadurch, dass er die von der Stadt gegebene Infrastruktur unterstützt. Frankfurt hat nicht erst durch den Flughafen eine solch hohe Bedeutung für die Wirtschaft und den dadurch entstehenden Business-tourismus erlangt. Jedoch wirkt der Flughafen hier unterstützend und fördernd. Die große Anzahl an den in Frankfurt ansässigen internationalen Unternehmen profitiert von dem Luftverkehrsdrehkreuz und seinen Flugverbindungen in alle Welt. Auch für deutsche Firmen ist es einfach, in der internationalen Wirtschaft tätig und erfolgreich sein, sie sind für Businesspartner aus aller Welt erreichbar. Auch ist die überdurchschnittlich gute Verkehrsanbindung des Airports für die Entwicklung der Geschäftstourismus-Destination von großem Vorteil. Von hier aus sind können Flugreisende schnell und unkompliziert an ihr Hotel oder Zielunternehmen kommen.

Neben der unterstützenden Wirkung führt der Flughafenbetrieb eine Erweiterung der Businessdestination herbei. Dies geschieht durch die hohe Anzahl an Unternehmen, die sich aufgrund des Airports in Frankfurt ansiedeln. Ohne ihn wäre der Standpunkt weitaus weniger interessant gewesen oder gar nicht erst in Frage gekommen. Sie sind auf den Flugverkehr und das dadurch entstehende Umfeld angewiesen. Mit ihnen steigt das jährliche Business-tourismusaufkommen stetig und die Destination gewinnt in diesem Bereich zunehmend an Bedeutung, gerade in internationaler Hinsicht. Durch die Anbindung an ein globales Verkehrsnetz entstehen wirtschaftliche Vorteile, die die Destination im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig machen.

Durch die Stellung als großes Luftverkehrsdrehkreuz bietet der Frankfurter Flughafen Flugverbindungen in die ganze Welt an. Darunter befinden sich viele Fernstrecken oder Verbindungen zu ungewöhnlichen Destinationen, die sonst nur vereinzelt angeboten werden. Aus diesem Grund starten und landen an diesem Airport nicht nur Fluggäste aus der Region, sondern auch solche, die von ihrem Heimatort aus eine weite Strecke zurücklegen mussten. Diese Umstände lassen allerdings die Zahl der Städte-touristen in Frankfurt steigen. Wer eine weite Anreise zu seinem Flug hat, oder auch einen Flug in den morgendlichen Randzeiten gebucht hat, verbindet diese mit einem Tag oder einer Übernachtung in der Metropole. Das touristische Angebot der Destination ist hierfür sehr attraktiv.

Bedeutung des Flughafens weltweit

Die Stellung des Flughafens als drittgrößtes Luftverkehrsdrehkreuz in ganz Europa, größtes in Deutschland und eines der größten weltweit verleiht ihm eine herausragende Bedeutung, die sich auch auf die Stadt Frankfurt am Main als touristische Destination überträgt. Das Image und die Attraktivität steigen mit der Bedeutung des Flughafens, entsprechende dem Flughafen ist die Metropole international bekannt. Auch profitiert die Stadt von der mit dieser Position verbundenen Infrastruktur des Flughafens, die stetig erweitert wird. Der Flughafen ist sehr modern und verfügt über die neusten Techniken und bekommt darüber hinaus eher Erweiterungen oder Ähnliches zugesprochen, als andere Flughäfen in Deutschland. Durch die zunehmende Entwicklung zu einem bedeutenden Unternehmen, gewinnt der Airport an Einflussmöglichkeit und ist vor Krisen geschützter als weniger bedeutende Flughäfen. Dies stabilisiert die Situation der Destination Frankfurt zusätzlich. Allein die Größe des Flughafens und das Luftverkehrsaufkommen machen die Errichtung einer grundlegenden touristischen Infrastruktur, wie beispielsweise ein Angebot an Hotels, erforderlich, auf die Destination weiter aufbauen kann und sich auf diese Weise entwickeln. Auch die Verkehrsinfrastruktur, die zur Organisation des Airports von Nöten sind, leistet ihren Beitrag zu einem stetigen Wachstum im Tourismusbereich. Kaum ein anderer Ort in Deutschland ist mittels Auto, Zug oder öffentlichen Verkehrsmitteln besser zu erreichen, als die Stadt Frankfurt und der Flughafen. Der große Vorteil besteht darin, dass die Erreichbarkeit im Tourismus eine elementar wichtige Rolle spielt, die Stadt gleichzeitig aber auch als Ausgangspunkt für die Reise in andere Regionen ideal ist. Durch ihre zentrale Lage gelangt man ohne erheblichen Zeitaufwand überall hin.

Lufthansa Standort

Positive Auswirkungen hat auch die Tatsache, dass der Flughafen Frankfurt am Main der Heimatflughafen der Lufthansa-Flotte ist. Die deutsche Fluglinie bietet von keinem anderen Flughafen aus so viele Verbindungen an wie in Frankfurt. Sie ist international bekannt und sehr angesehen, besonders unter Geschäftsreisenden. In den Augen vieler steht sie für Zuverlässigkeit und qualitativ hochwertige Leistungen. Am Fraport verfügt sie sogar über ein eigenes Terminal, in dem nur die Flüge der Lufthansa und ihrer Partner abgefertigt werden. Die Fluggesellschaft investiert in diesen Bereich des Flughafens und stattet ihn mit moderner Technik aus, die ein schnelles und angenehmes einchecken ermöglichen. Geschäftsreisende können somit ohne großen Zeitaufwand nach Frankfurt zu ihren Terminen fliegen. Im Zweifelsfall werden sie sich somit tendenziell eher für eine Geschäftsreise entscheiden als dagegen.

Drehkreuzfunktion

Der Frankfurter Flughafen hat die Drehkreuzfunktion in einem Hub-and-Spoke-System inne. Auf diese Weise verzeichnet er eine hohe Zahl von Flugbewegungen und damit verbundenen stetig steigenden Fluggastzahlen. Der Passagierrekord von 57,5 Millionen im Jahr 2012 ist auf die wachsende Bedeutung des Flughafens als Hub und Luftfahrt-drehkreuz. Das Wachstum in den Bereichen Passagierzahl und Flugbewegungen ist im Vergleich zu anderen Airports hoch. Auch das Nachtflugverbot hat diese Entwicklungen kaum gebremst. Als Umsteigeflughafen ist die Destination Frankfurt für alle großen und bekannten Airlines ein regelmäßig angeflogenes Ziel. Darüber hinaus finden nahezu alle Flüge in Form von Direktverbindungen statt, was es einfach macht, die Stadt Frankfurt zu erreichen. Geschäftsreisende können von dort aus aufgrund des großen Angebotes an Flugverbindungen ohne organisatorischen Aufwand oder Zeitverlust durch Umsteigen ihre Weiterreise antreten.

Auch für den Frachtverkehr ist die Drehkreuzfunktion von Bedeutung, da so der Warentransport in alle Welt stattfinden kann. In der Flughafenregion ansässige Unternehmen profitieren davon zusätzlich.

Schwächen

Negativ-Auswirkungen durch Streikmaßnahmen

Der Frankfurter Flughafen sieht sich des Öfteren mit Streikmaßnahmen verschiedener Parteien konfrontiert. Dies bringt erhebliche Konsequenzen mit sich, die sich auch auf die umliegende Region auswirken. So führte der Streik des Lufthansa-Bodenpersonals Mitte April 2013 zu zahlreichen Flugausfällen, Kurz- und Mittelstreckenflüge starteten nur noch vereinzelt. Am 22. April 2013 starteten von insgesamt 1720 geplanten Flügen der Airline nur 32, diese waren größtenteils Langstreckenflüge. Der Fraport ist aufgrund seiner Funktion als Standpunkt von Lufthansa und noch dazu als Mega-Hub von den dadurch entstehenden Schwierigkeiten besonders betroffen. Streiks, von denen nur der Frankfurter Flughafen betroffen ist, werden besonders teuer bezahlt. Zahlreiche Flüge müssen wegen besetzter Parkpositionen umgeleitet werden oder können gar nicht erst starten. Abgesehen von dem dadurch entstehenden organisatorischen Aufwand, reagieren auch die Gäste mit Verärgerung und zeigen wenig Verständnis.[vgl. Streikradar] Abgesehen von der Erreichbarkeit beeinträchtigen derartige Situationen auch das Image und die Attraktivität der Stadt Frankfurt als Destination.

Umweltbelastungen wirken sich auf die Destination aus

Eine Schwäche des Flughafens, die sich negativ auf die Destination Frankfurt am Main auswirkt, ist die durch den Flugbetrieb entstehende Belastung der Umwelt. In erster Linie ist dies der Fluglärm. Besonders betroffen sind hiervon die Regionen, die unmittelbar an den Flughafen angrenzen, jedoch werden auch weiter entfernt liegende Ge-

biere durch den Lärm belastigt. Dieser wird hervorgerufen durch Start- und Landevorgänge, aber auch durch das Geräusch der Triebwerke während des Fluges oder Landeanfluges auf den Flughafen. Durch die hohe Anzahl an Flugbewegungen pro Tag kommt es zu einer Dauerbeschallung. Um diese Belastungen zu mindern, wird auf das Verfahren des aktiven sowie passiven Schallschutz zurückgegriffen. Diese erfordern einen hohen Einsatz von Arbeitskräften und sind darüber hinaus sehr kostspielig. Durch die stetige Kapazitätserweiterung des Flughafens, wird das Problem der Lärmbelastigung auch in der Zukunft ein aktuelles Thema sein und darüber hinaus immer stärker in der Diskussion stehen. [vgl. Fraport – Nachhaltigkeit]

Weitere Arten der Umweltbelastung sind die lokalen Schadstoffbelastungen, die durch den Flugbetrieb entstehen. Diese entstehen bei der Verbrennung des Flugzeugtreibstoffs Kerosin und haben schädliche Wirkungen auf die Umgebung des Flughafens. Darüber hinaus wird die Luftqualität durch stationäre und mobile Quellen auf dem Flughafengelände beeinträchtigt. Auch das durch den Flughafen verursachte überdurchschnittlich hohe Verkehrsaufkommen trägt seinen Teil zur Schadstoffbelastung bei. Auch der große Ressourcenverbrauch, das hohe Müllaufkommen und die Wasserverschmutzung sind Schwächen des Flughafens

Belastbarkeit der Infrastruktur

Der Frankfurter Flughafen verdankt sein stetiges Wachstum der mehrfachen Erweiterung seiner Infrastruktur. Dazu zählen der neue Flugsteig A-Plus, die Landebahn Nordwest oder die A380 Wartungshalle. Diese Maßnahmen gewährleisten einen effizienteren Flugverkehr sowie Steigerung der Kapazität. Diese Erweiterungen haben den Flughafen und die Destination Frankfurt zum drittgrößten Luftverkehrsdrehkreuz Europas werden lassen.

Jedoch bedürfen Ausbaumaßnahmen einer langen Planungszeit und sind nicht immer erfolgreich durchzusetzen. Folglich kann der Flughafen nur in dem Maße wachsen, wie es seine Infrastruktur zulässt. Aus Platz- und Umweltgründen gerät er schlussendlich an seine Grenzen und verliert somit gegebenenfalls seinen Rang und seine Bedeutung im internationalen Luftverkehr. Ab diesem Zeitpunkt kann er die Entwicklung der Destination nur noch eingeschränkt fördern.

Chancen

Der Flughafen wird Teil der Destination

Mit dem zunehmenden Ausbau des Airport-Retail entwickelt sich der Flughafen Frankfurt zu einer eigenen Erlebniswelt zieht damit nicht nur Fluggäste, sondern auch vom Luftverkehrsbetrieb unabhängige Personen an. Auf diese Weise wird der Flughafen als Besucherattraktion selbst Teil der Destination Frankfurt am Main. Der Flughafen setzt hierbei vorrangig auf die Bereiche Gastronomie, Einzelhandel, Unterhaltung und Wellness. Besonders verlockend wird das Angebot für die Kunde aufgrund der besonderen

Atmosphäre, die am Flughafen herrscht und den langen Öffnungszeiten der Geschäfte sowie der großen Auswahlmöglichkeit. Die Preise sind nicht höher als an anderen Orten. Neben vielen Veranstaltungen gibt es auch spezielle Angebote für Kinder, mit denen Familien als Kundengruppen angeworben werden. Mittlerweile ist sogar das Heiraten am Flughafen möglich.

Als besondere Attraktion der Stadt Frankfurt gewinnt der Flughafen immer mehr an Bedeutung und hat dadurch einen positiven Einfluss auf die touristische Entwicklung der Stadt, da mehr Besucher angezogen werden.

Starke Position im zukünftigen vom Konkurrenzkampf geprägten Markt

Trotz der zunehmenden Luftverkehrsnachfrage wird sich die Wettbewerbssituation zwischen den Flughäfen zunehmend verschärfen. Viele Fluglinien reduzieren aus Kostengründen ihre Flugfrequenz auf verschiedenen Strecken, indem sie beispielsweise größere und dadurch effizientere Flugzeuge einsetzen. Manche Verbindungen werden sogar komplett gestrichen. Folglich werden nur noch Flughäfen regelmäßig angeflogen, die aus wirtschaftlicher Sicht genügend Passagiere anziehen. Aus seiner Stellung als Drehkreuz zieht der Flughafen Frankfurt viele Vorteile. Flugverbindungen nach Frankfurt bleiben zumeist vorhanden oder werden von andern Flughäfen aus dorthin verlegt. Doch muss Frankfurt seine Position behaupten, besonders gegen den Flughafen München, zweitgrößter Flughafen Deutschlands. Jedoch ist die Sicherung der Stellung innerhalb Europas eine noch größere Herausforderung, da die Zahl der Wachstumsflughäfen hier höher ist. Die Zukunftsperspektive sieht für den Frankfurter Flughafen allerdings gut aus, da er durch seine starken Wachstumsraten, Infrastruktur, bestehende Größe und Lage eine Machtposition bezieht. Ein Beibehalten und Ausbau dieser Position bedeutet für die Metropole Frankfurt aus touristischer Sicht eine große Chance für die Zukunft.

Risiken

Krisenbedingte Nachfrageeinbrüche

Die Luftverkehrsnachfrage und somit auch große Flughäfen wie der Hub Frankfurt am Main sind stark von konjunkturellen Schwankungen und sonstigen Krisen abhängig. Daraus resultierende Konsequenzen wirken sich aufgrund der engen Verflechtung sofort auf die Destination aus. Diese Tatsache stellt ein allgegenwärtiges Risiko für das Zusammenspiel der Destination Frankfurt und dem Fraport dar. Kann der Airport in einer solchen Situation die internationale Vernetzung und zahlreichen Flugverbindungen nicht mehr gewährleisten, so gerät Frankfurt seinerseits in eine Krise. Besonders im Bereich des Business-tourismus wird ein enormer Rückgang zu spüren sein und die Weiterentwicklung der Destination ist mittelfristig nicht möglich. Dies gilt vor allem für die nähere Flughafenregion, deren Entstehen alleine durch den Flughafen bedingt ist.

Nachfrageeinbrüche des Flugbetriebs sind hierbei als Nachfrageeinbrüche der Destination selbst anzusehen.

Als Beispiel für einen Nachfrageeinbruch durch ein Krisenereignis ist die Zeit nach den Terroranschlägen des 11. September 2001. Weltweit ging in diesem Jahr der Luftverkehr um 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück. Die Anschläge haben die Entwicklung des Luftverkehrs dauerhaft beeinträchtigt und die Nachfrageausfälle konnten auch in den folgenden Jahren nicht vollständig kompensiert werden [vgl. Sterzenbach, Conrady, Fichert 2009, 128f]. Die Ereignisse in New York sowie die sich verschärfende Konjunkturschwäche im Jahr 2001 führten zu einem Rückgang des Passagieraufkommens um 1,6 Prozent. Der Frachtumschlag lag um 6% hinter dem des Vorjahres. Auch der Erzielte Umsatz des Flughafens fiel deutlich niedriger aus als erwartet. [vgl. Fraport AG Geschäftsbericht 2011]

Daraus resultierte eine unsichere wirtschaftliche Lage in Frankfurt und der Rückgang des Tourismusaufkommens, der sich auch in den Folgejahren fortsetzte. Ein Rückgang ist besonders bei Touristen aus dem Ausland zu verzeichnen, da deren Sicherheitsgefühl gegenüber dem Luftverkehr durch die Terroranschläge stark beeinträchtigt wurde. Die Anzahl der Personen, die eine Flugreise auf sich nehmen um die Stadt Frankfurt zu erreichen, ist in erheblichem Maße zurückgegangen, obwohl die Sicherheitsbedingungen deutlich verschärft wurden.

Von weltweiten Konjunkturschwächen ist Deutschland aufgrund der internationalen Verflechtung besonders betroffen. Die Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 zeigte diesen Zustand sehr deutlich, besonders im Luftverkehr. Auch der Frankfurter Flughafen verzeichnete Rückgänge in allen Bereichen. Die weltweite Passagierentwicklung war um 2,6 Prozent rückläufig, in Europa um 5,6 Prozent und der Frankfurter Flughafen zählte mit 50,9 Millionen Fluggästen 2,5 Millionen und somit 4,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Geschäftsreiseinlandsverkehr ging in Frankfurt um 6,7 Prozent zurück, während der Interkontinentalverkehr nicht so stark betroffen war. Die ohnehin schon stark geschwächte Wirtschafts- und Finanzregion Frankfurt zieht aus diesen Tendenzen weitere Nachteile, der Tourismus- und Geschäftstourismusbereich brach stark ein. [vgl. Fraport AG Geschäftsbericht 2009]

Luftverkehrssteuer

Ein weiteres Risiko seitens der durch den Flughafenbetrieb verursachte Entwicklung der Destination Frankfurt am Main stellen die Gesetzgebung, Steuern oder andere staatliche Einflüsse dar. Diese können zu einem rückläufigen Luftverkehrsaufkommen oder Verminderung der Attraktivität durch Preiserhöhungen in verschiedenen Bereichen führen. Die hierbei entstehende Gefahr ist, dass sich Gäste Alternativen suchen und die Stadt Frankfurt weniger in Betracht ziehen. Dies kann auch dadurch geschehen, dass die Erreichbarkeit der Destination erschwert wird oder durch geringere Anzahlen an Flugverbindungen schlichtweg unpraktisch.

Mit der Einführung der Luftverkehrsabgabe zu Beginn des Jahres 2012 ist diese Situation eingetreten. Die Steuer wird pro Passagier abfliegend von einem deutschen Flughafen entrichtet werden. Die Höhe des zu zahlenden Betrages ist abhängig von der Flugstrecke zum Ziel des Fluges. Auf Kurzstreckenflügen wird 7,50 Euro pro Fluggast erhoben, auf Mittelstreckenflügen sind es 23,43 Euro pro Passagier und bei allen anderen Flügen 42,18 Euro. Diese Regelung bleibt nicht ohne Folgen. [vgl. Bundesfinanzministerium]

Sie wirkt sich in erheblichem Maße auf den Luftfahrtstandort Deutschland und auf die Entwicklung an Flughäfen aus. Passagiere suchen sich alternative Flughäfen oder Flugverbindungen, bei denen die Luftverkehrsabgabe nicht erhoben wird. Auch am Flughafen in Frankfurt wurde dadurch die Luftverkehrsnachfrage gedämpft und Fluggesellschaften dezimierten ihr Angebot. Diese Beeinträchtigung setzt sich auch der positiven touristischen Entwicklung in Frankfurt entgegen, da der Zielort an Bedeutung und Attraktivität gegenüber anderen Orten verloren hat. Auch erzielt der Flughafen geringere Einnahmen durch wegbrechende Umsätze. Verschärft sich eine solche Situation und zieht sie den Abbau von Arbeitsplätzen mit sich, so wirkt sie sich negativ auf das Flughafenumfeld und besonders auf den Businessbereich aus. Dies gilt besonders für ausländische Besucher, die der zusätzlichen Kostenbelastung wegen auf andere Alternativen zurückgegriffen haben, vermindert Geschäftsreisen angetreten haben oder denen die Reise durch das geringere Angebot an Flugverbindungen nicht möglich war.

6.2 SWOT- Analyse Mallorca

Stärken

Großes Angebot an Flugverbindungen, insbesondere Ferienflügen

Da die Erreichbarkeit ein wichtiges Kriterium für den Erfolg einer Destination ist, liegt eine der Stärken der Ferieninsel Mallorca in den zahlreichen Angeboten an Flugverbindungen. In ganz Europa können Touristen dieses Ferienziel ohne großen Aufwand und in den meisten Fällen mittels Direktverbindungen erreichen. Von Mallorca aus werden sowohl große internationale Flughäfen wie Frankfurt, Paris oder London sowie kleine regionale Flughäfen wie Girona, Karlsruhe Baden-Baden oder Kerry in Irland. Durch diese ausgeprägte Vernetzung ist es in vielen Regionen möglich, ohne großen Zeitaufwand durch Anfahrten zum Flughafen die Destination Mallorca zu erreichen. Dies führt auch dazu, dass Personen eine Reise dorthin in Betracht ziehen, denen sie sich aufgrund der günstigen Erreichbarkeit anbietet, die sie andernfalls jedoch gar nicht in Betracht gezogen hätten.

Das große Flugangebot hat sich als positiven Einflussfaktor für die touristische Entwicklung Mallorcas bestätigt, sodass es stetig weiter ausgebaut wird und neue Ziele angefliegen werden. Während in den Nebensaison das Angebot eher gering ausfällt,

werden in den Sommermonaten viele Flugstrecken mehrmals täglich frequentiert. Mittels Charter- und Ferienflügen werden wöchentlich tausende von Urlaubern auf die Insel und wieder von ihr gebracht, wie es ohne ein derartiges Kapazitätsangebot des Flughafens nicht möglich wäre. Ein vergleichbares Angebot an Ferienflügen ist nur an wenigen anderen Flughäfen zu finden. Auf keinem anderen Verkehrsweg könnte die touristische Entwicklung derartig unterstützt und vorangetrieben werden wie mittels dem Luftverkehr und dazugehörigem Luftverkehrsdrehkreuz.

Größe des Flughafens und Infrastruktur

Der Flughafen in Palma de Mallorca ist der drittgrößte in Spanien und extrem leistungsfähig. Während der Sommermonate muss er ein enorm hohes Passagieraufkommen bewältigen und dafür ausreichend Infrastruktur und Kapazität vorweisen. Durch den stetigen Aufbau und die Weiterentwicklung des Flughafens können jetzt bis zu 25 Millionen Fluggäste pro Jahr abgefertigt werden. Im Jahr 2012 war der Airport mit 22 666 682 Fluggästen nahezu ausgelastet, was die Notwendigkeit dieser Kapazität verdeutlicht. Was zu Beginn nur ein kleiner Flughafen war, hat eine große Entwicklung durch gemacht und ist jetzt ein bedeutendes Luftverkehrsdrehkreuz. Mit dem steigenden Tourismusaufkommen ist auch der Flughafen gewachsen, hat diese Entwicklung begünstigt, unterstützt und gefördert. Wäre eine derartige Kapazitätssteigerung jedoch nicht möglich gewesen, so wäre auf Mallorca ein Tourismusaufkommen in dem Umfang wie es heute stattfindet, nicht zu erreichen gewesen. Auch der Rest der Baleareninseln profitiert von diesen Entwicklungen. Der Flughafen Palma de Mallorca verfügt über einen eigenen Bereich für Flüge innerhalb der Inseln, der besonders wichtig ist für Verbindungen, bei denen die Inseln nicht direkt vom Festland aus angeflogen werden, sondern über einen Zwischenstopp auf Mallorca. Dies ist vor allem außerhalb der Saison der Fall, wenn außer nach Mallorca nur wenige Direktflüge auf die Balearen stattfinden. Durch die Verbindungsmöglichkeit über Mallorca weitet sich die Förderung des Tourismusaufkommens auf den Rest der Inselgruppe aus. Darüber hinaus bestehen am Flughafen in Palma de Mallorca nach einer Umbaumaßnahme in den Jahren 1964 – 67 auch für größere Flugzeuge die nötigen Voraussetzungen um zu starten und zu landen. In diesem Rahmen können Flüge mit einer größeren Sitzanzahl auf die Insel gebracht werden, was zum einen das Passagieraufkommen steigert und zum anderen die Wirtschaftlichkeit verbessert.

Die Zahl der Fluggesellschaften, die Flüge nach Mallorca anbieten ist groß und vereint verschiedene Arten von Airlines in sich. So stehen auf der einen Seite beispielsweise Flüge von Low Cost Carriern wie Ryanair, Hamburg Airways oder Easy Jet auf dem Flugplan, auf der anderen Seite jedoch auch renommierte Airlines wie Lufthansa, Condor und Edelweiss Air. Da nicht jeder Nachfrager in finanzieller und serviceorientierter Hinsicht auf dieselbe Fluglinie zurückgreifen wird, bietet dieses Angebot für jeden die richtige Alternative. Für die große Anzahl an ankommenden Gästen bestehen verschiedene Möglichkeiten um in die Stadt oder ihr Hotel zu gelangen. Zum einen befin-

den sich direkt am Flughafen verschiedene Mietwagenfirmen, zum anderen Transferverbindungen zu verschiedenen Hotels und darüber hinaus gelangt man mit einer Bahnlinie in schnell in die Stadt. Die Frequenz der abfahrenden Züge ist hierfür sehr hoch.

Der Luftfrachtbereich des Flughafens ist ebenfalls an der touristischen Entwicklung beteiligt. Unter den 13 711 Tonnen umgeschlagener Ware im Jahr 2012 befanden sich auch mit dem Tourismus zusammenhängende Güter. Diese sind zur Versorgung und für den Konsum internationaler Gäste von Bedeutung.

Kurzum verfügt der Flughafen über die nötige Infrastruktur um die Ankommenden und Abfliegenden Touristen sowie damit verbundenen Warenströme im Sommer zu lenken und abzufertigen. Für Tourismuswirtschaft auf Mallorca sowie die Entwicklung der Destination an sich ist dies unerlässlich. Auch die Attraktivität der Destination an sich wird dadurch begünstigt sowie die Entwicklung weiterer touristischer Infrastruktur, die nicht in direktem Zusammenhang mit dem Flughafen selbst oder dem Flugbetrieb stehen.

Kaum Alternativen zur Erreichbarkeit aufgrund der Insellage

Von besonderer Bedeutung ist der Flughafen auf Mallorca schon alleine deshalb, da er zum Schiffsverkehr die einzige Alternative bietet, die Insel vom Festland aus zu erreichen. Die touristische Entwicklung auf der Insel wäre in dem Maße nicht möglich gewesen, wäre sie nicht durch den Flughafen an das Festland angebunden gewesen. Verglichen mit dem Schiffsverkehr bietet der Luftverkehr eine einfachere und schnellere Möglichkeit auf die Insel zu gelangen, auch können deutlich mehr Gäste dort hingebracht werden. Der Flughafen ist also Ausgangspunkt des leistungsstarken Tourismus auf Mallorca. Benachbarte Baleareninseln profitieren ebenso von dem Flughafenbetrieb in Palma de Mallorca, da der Airport als Hub fungiert und sie durch Umsteigeverbindungen ebenfalls in das Luftverkehrsnetz integriert. Beispielsweise verfügt Ibiza im Winter nur über eine geringe Zahl an Direktflügen was dazu führt, dass das Tourismusaufkommen außerhalb der Saison unterdurchschnittlich gering ist. Dieser Zustand verdeutlicht, wie elementar wichtig der Luftverkehr für die Baleareninseln ist. Mallorca dagegen verfügt ganzjährig über Direktverbindungen in zahlreiche europäische Länder. Dadurch wird das Tourismusaufkommen auch außerhalb der Hauptsaison aufrechterhalten und gefördert. In den Wintermonaten eignet sich die Insel auf Grund der dort herrschenden milden Temperaturen gut als Reiseziel.

Im Jahr 2012 hatten die Hotels in Mallorca im Schnitt nur 5,5 Monate geöffnet, außerhalb der Saison war es auf Grund von zu geringen Besucherzahlen für die meisten nicht lohnenswert genug, den Hotelbetrieb aufrecht zu erhalten. Um die Nebensaison zu beleben, hat der mallorquinische Hotelverband FEHM mit der deutschen Fluggesellschaft Air Berlin eine gemeinsame Aktion gestartet. Broschüren am Flughafen, in den Flugzeugen sowie in Hotels sollen über Mallorcas Winterangebote informieren. Aus touristischer Sicht ist die Insel gerade im Winter sehr attraktiv, denn verglichen mit

den Minusgraden in nördlicheren Regionen ist es auf Mallorca mit ca. 15 Grad im Winter sehr angenehm. [vgl. Mallorcazeitung Nachrichten – Lokales]

Schwächen

Starke Saisonalität

Mallorca ist ein weiträumig beliebtes Ferienziel – allerdings nur während der Sommermonate. In der Hauptsaison sieht sich die Insel mit dem Massentourismus konfrontiert, während die Kapazität der touristischen Infrastruktur im Winter kaum ausgelastet ist. Die meisten Hotels und Anlagen haben nur in den wenigen Saisonmonaten geöffnet und sind den Rest des Jahres außer Betrieb. Nur 10% der Hotels bleiben dauerhaft geöffnet. Auch der Flughafen, der zu den Ferienzeiten die nötigen Voraussetzungen besitzt, um tausende von Touristen pro Woche abzufertigen, muss über den Winter einige Teile des Terminals schließen.

Über die tourismuswirtschaftlich starke Zeit des Jahres wirkt der Flughafen weiterhin unterstützend mit. Durch seine Infrastruktur sowie zahlreiche Flugverbindungen in viele verschiedene Länder und guten Flugangeboten treibt er das Tourismusaufkommen weiter an. Jedoch ist es dem Airport bisher nicht möglich, selbige Leistung ganzjährig zu erbringen. Die Nachfrage während der Wintermonate ist so gering, dass sie auch durch den Flughafen nicht kompensiert werden kann. Selbst billige und attraktive Flugverbindungen werden kaum nachgefragt. Es wird vergleichsweise nur ein Bruchteil der sonst üblichen Ferienflüge angeboten, eine Aufstockung lohnt sich für die Fluggesellschaften nicht. Darüber hinaus sind die angebotenen Flüge sehr teuer, da es sich um eine wenig frequentierte Strecke handelt. Diese Tatsache lässt die Attraktivität eines Mallorca-Urlaubs im Winter noch weiter sinken. [vgl. Mallorcazeitung Lokalnachrichten]

Hohe Abhängigkeit vom Flughafen

Durch die Insellage ist Mallorca verkehrstechnisch völlig vom Flugverkehr abhängig. Zwar besteht auch auf dem Schiffsweg eine Verbindung zum Festland, jedoch kann diese die Verkehrsbewegungen des Flughafens nicht kompensieren. Kommt es also zu einer Störung im Luftverkehr und der Flugverkehr wird stark eingeschränkt oder gar komplett eingestellt, ist es nur sehr schwer möglich, die Insel zu erreichen. Dies gilt vor allem für Touristen, die fast ausschließlich mit dem Flugzeug anreisen. Genau so stellt für bereits anwesende Urlauber das Verlassen der Ferieninsel unter solchen Umständen ein großes Problem dar. Als Beispiel für eine solche Situation ist der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull im Jahre 2010 zu nennen. Die sich von Island her ausbreitende Aschewolke hatte eine Sperrung von großen Teilen des Luftraumes zur Folge. Auch Mallorca war hiervon betroffen, woraufhin innerhalb kürzester Zeit tausende von Urlaubern auf der Insel festsäßen, deren Urlaub zu Ende war, der Rückflug jedoch gestrichen. Darüber hinaus konnten viele für diesen Zeitraum gebuchten Urlaube nicht angetreten werden. Ein solcher Zwischenfall schadet dem Image der Destina-

tion zwar nicht zwangsläufig, zieht jedoch Umsatzeinbußen in der Tourismuswirtschaft mit sich und ein immenser Organisationsaufwand. Die Abhängigkeit vom Flugverkehr ist generell als ein Risiko für die touristische Entwicklung auf Mallorca anzusehen.

Kapazitätsgrenzen

Mallorca kann sich als Destination nur in dem Maße weiterentwickeln, wie es auch ihr Luftverkehrsdrehkreuz kann. Stößt dieses auf die Grenzen seiner Kapazität, so wächst die Destination auch nicht weiter, sondern bleibt auf ihrem Entwicklungsstand. Seit seiner Gründung wurde der Flughafen mehrfach in verschiedenen Bereichen erweitert, was jedoch in der Zukunft nur unter bestimmten wirtschaftlichen Gegebenheiten möglich ist, da diese Erweiterung zum einen eine finanzielle Herausforderung darstellt und sich zum anderen auch lohnen muss. Somit muss ein überdurchschnittlich hohes touristisches Wachstum zu erwarten sein.

Schwerpunktmäßig über die Sommermonate muss der Flughafen ein derart hohes Passagieraufkommen bewältigen, dass er an die Grenzen seiner möglichen Auslastung stößt. In dieser Hinsicht ist eine enorme Zuwachsrate seitens der Gästezahlen auf Mallorca nicht zu erwarten. Aus diesem Blickwinkel betrachtet, wirkt das Luftverkehrsdrehkreuz irgendwann hindernd auf das Wachstum der touristischen Entwicklung der Destination ein.

Abhängigkeit der Destination von den Fluggesellschaften

Die Destination ist weiterhin von den Fluggesellschaften abhängig, die ihre Maschinen auf dem Flughafen Palma de Mallorca landen lassen. Die wirtschaftliche Lage, der Wettbewerb und die Preispolitik der Fluggesellschaften zeigen somit auch auf der Ferieninsel ihre Wirkung, dies oft auch mit negativen Effekten. Im Zuge der Spanair-Pleite zu Beginn des Jahres 2012 saßen als kurzfristige Folge 1200 Fluggäste am Flughafen in Mallorca fest, langfristig gesehen fielen rund 20 Prozent aller Flüge auf die Balearen-Inseln komplett weg. Mallorca verlor auf diese Weise zahlreiche wichtige Anbindungen und Flugstrecken. Der Flughafen jetzt immer stärker von Low Cost Carriern dominiert, vor allem Ryanair ist auf dem Vormarsch und bietet immer mehr Verbindungen an. [vergl. Eiselin 2012, 1]

Im Rahmen der Abhängigkeit von Fluggesellschaften ist auch deren Zuverlässigkeit zu erwähnen. Streichen Airlines aufgrund von Streikmaßnahmen ihre Flüge nach Mallorca, so betrifft das in den Saisonmonaten aufgrund der starken Frequentierung der Strecke eine große Anzahl an Urlaubern. Da es keine andere Möglichkeit gibt, die Insel zu erreichen, bewegt dies viele zum Nichtantritt der Reise. Das Streichen von Flugverbindungen kann auch andere Vorfälle zum Grund haben, die sich dann wiederum negativ auf die Entwicklung der Destination auswirken.

Chancen

Low-Cost-Flugstrecken steigern die Gästezahlen

Seit Jahren vergrößert der Low Cost Carrier Ryanair sein Angebot an Direktverbindungen auf die Ferieninsel immer mehr. Schon im Jahr 2012 waren fünf Flugzeuge der Ryanair-Flotte am Flughafen Palma de Mallorca stationiert und europaweite Ziele standen auf dem Flugplan. Im Jahr 2012 waren es insgesamt 52 Verbindungen, darunter auch zahlreiche Regionalflughäfen in Deutschland. Die Tickets werden im Niedrigpreissegment vertrieben, die günstigsten Flüge kosten zwischen zehn und zwanzig Euro. [vgl. Mallorcazeitung – Lokales]

Billigfluggesellschaften bringen eine große Anzahl an Touristen auf die Insel. Da die Tickets sehr günstig angeboten werden, entscheiden sich viele für einen Mallorca-Urlaub, besonders Jugendgruppen kommt diese Preisstrategie zu gute. Außerdem eignen sich diese Angebote auch für Spontan- und Kurzurlaube. Ein weiterer Vorteil ist die Vielzahl an Flugverbindungen. Vor allem Ryanair bietet ein großes Portfolio an Direktverbindungen nach ganz Europa. Da Billigfluganbieter primär Regionalflughäfen anfliegen, werden diese neben den großen Verkehrsflughäfen ebenfalls mit der Insel verbunden und damit das „Einzugsgebiet“ vergrößert. Im Jahr 2012 hatte Ryanair rund drei Millionen Passagiere transportiert. Da vor allem Low Cost Carrier ihr Flugangebot deutlich ausgebaut haben, erwartet der Flughafen Palma de Mallorca für diesen Sommer neue Passagierrekorde. Es besteht die Chance, dass mit der Unterstützung der Billigfluglinien der Flugverkehr und somit die Touristenanzahl auf der Insel stetig weiter ansteigt.

Wachstum

Die Passagierzahl des Flughafens hat sich seit dem Jahre 2003 (19 185 919 Fluggäste) deutlich erhöht. Im Jahre 2012 verzeichnet er schon 22 666 682 Passagiere insgesamt. In den vergangenen Jahren ist die Zahl jedoch nahezu konstant zwischen 22 000 000 und 23 000 000 Passagieren geblieben. Zukunftsaussicht ist es, das vorherige Wachstum weiter auszubauen. Diese Steigerungen konnte der Flughafen ohne Schwierigkeiten mit seiner Kapazität vereinbaren und auch den Flugbetrieb in all seinen Bereichen organisieren. Unter diesen Voraussetzungen ist eine Steigerung des Luftverkehrsaufkommens in Palma de Mallorca als Chance für die Destination zu sehen. Das allgemeine Wachstum in den Branchen Luftverkehr und Tourismus sind hierbei als Ausgangspunkt zu sehen und weitere Entwicklungen wie beispielsweise den enormen Zuwachs an Billigflugverbindungen zu Feriendestinationen wirken weiterhin unterstützend. Mögliche Steigerungen der Auslastung des Flughafens würden einen Zuwachs des Tourismusaufkommens der Destination Mallorca und einer damit verbundenen Wirtschaftssteigerung bedeuten. Da auf der Insel 80 Prozent der gesamten Bruttowertschöpfung im Tourismus erwirtschaftet wird, ist ein konstantes Wachstum

und damit einhergehenden wirtschaftlichen Stabilität und Sicherung der Position gegen über der Konkurrenz.

Risiken

Billigflüge vs. Qualitätstourismus

Die Destination Mallorca ist für ihre preisgünstigen Flüge bekannt, die zumeist auch zu attraktiven Pauschalangeboten kombiniert sind. Aus diesem Grund ist die Destination auch für Personen eine Option, deren finanzielle Lage keine kostspieligen Urlaubsreisen zulässt. Preisgünstige Flüge steigern somit zwar das Touristenaufkommen auf der Insel, jedoch profitierten nur bestimmte Bereiche davon. Billigflüge werden primär von jungen Menschen, Strandurlaubern und „Ballermann-Touristen“ nachgefragt, für den Qualitätstourismus ist das jedoch wenig förderlich. Somit stellt diese Entwicklung im Flugbereich ein ernst zunehmendes Hindernis für die Tourismusziele der Insel dar. Anstatt die neuen Segmente wie beispielsweise Golf- oder Wandertourismus zu unterstützen und die Insel in Richtung der Hochpreis- und Qualitätsziel zu bewegen, wird ein Anstieg des Massentourismus bewirkt, den es eigentlich zurückzufahren oder gar vermeiden gilt. Qualitativ und preislich hochwertige Angebote lassen sich nur schwer mit Billigflügen kombinieren, auch weil die Ansprüche an den Flug entsprechend höher sind. Somit wirkt der Flughafen einer aus der Umweltsicht nachhaltigen Entwicklung der Destination entgegen.

Gesetzgebungen und staatliche Regulierung

Ein hohes Risiko für den Flugbetrieb und der davon stark beeinflussten Destination besteht durch die aktuelle Gesetzgebung oder staatliche Regulierung, wie beispielsweise die Erhebung von Steuern in verschiedenen Bereichen. Restriktionen aller Art können den für die Insel so wichtigen Flugverkehr einschränken oder dessen Entwicklung verzögern oder gar nachhaltig behindern. Einschränkende Gesetze oder neu eingeführte Steuern sind nicht immer vorhersehbar und können in vielen Fällen auch nicht verhindert werden. Diese müssen auch nicht zwangsläufig von der Ferieninsel oder dem spanischen Land selbst ausgehen, sondern auch Beschlüsse in anderen Quellländern können die Entwicklung der Tourismuswirtschaft auf Mallorca mittel- und langfristig gefährden. Eine Steuer auf Mietwagen beispielsweise würde sich enorm auf die Anzahl der Individual- und Qualitätstouristen auswirken, eine Steuer im Flugbereich, am Flughafen selbst und bei allem, was damit zu tun hat, würde eine weitaus höhere Zahl an Touristen oder potenziellen Touristen treffen. Besucherrückgänge und daraus resultierende Umsatzeinbußen wären die Folge. Die im Jahre 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer in Deutschland, eines der wichtigsten Quellländer für den Tourismus auf Mallorca, hat sich auf der Insel auch bemerkbar gemacht. Abfliegend von einem deutschen Flughafen kostet die Reise mehr als zuvor, was hauptsächlich den Pauschalismus trifft. Da es abgesehen vom Luftweg keine Möglichkeit für Touristen

gibt, die Insel zu erreichen, wählen einige, besonders Finanzschwächere, andere Urlaubsziele. Weiterhin führt die Luftverkehrssteuer zu einer enormen Belastung von Low Cost Carriern, die sich dadurch bedingte Erhöhungen ihrer Flugpreise kaum leisten können ohne an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. Viele Ferienflughäfen werden in den Sommermonaten zu einem großen Teil von Billigairlines angefliegen und profitieren hiervon in hohem Maße. Geraten diese Fluggesellschaften in Schwierigkeiten, wirkt sich das unmittelbar auf die Entwicklung des Tourismusaufkommens in Feriendestinationen aus.

6.3 Fazit

Aus der Zusammenarbeit von Flughäfen und touristischen Destinationen gehen Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken hervor. Je nach Charakter und Größe des Flughafens bzw. der Destination haben diese eine andere Bedeutung und Intensität für die Entwicklung des Tourismusaufkommens. So wirken beispielsweise wie anhand der beiden Fälle Frankfurt und Mallorca ersichtlich ist, Luftverkehrsdrehkreuze mit andern Faktoren auf eine Ferieninsel wie auf ein Städteziel ein. Auch haben Ferienflughäfen in diesem Zusammenhang andere Einflussmöglichkeiten wie Mega-Hubs. Beide Luftfahrt-drehkreuze sowie Destinationen haben verschiedene Stufen eines Entwicklungsprozesses durchlaufen, in dem beide Parteien gewachsen sind und an internationaler Bedeutung gewonnen haben. Der Flughafen Frankfurt ist zu einem der größten und bedeutendsten Hub-Flughäfen Europas geworden und Palma de Mallorca verfügt über einen bedeutenden Ferienflughafen, der darüber hinaus drittgrößter Flughafen Spaniens ist. Die jeweiligen Flughäfen haben dabei einen maßgeblichen Beitrag zum tourismuswirtschaftlichen Erfolg der Zielorte beigetragen, wirken dem jedoch in verschiedenen Punkten entgegen oder lenken die Entwicklung in eine Richtung, aus der die Destinationen mittel- oder langfristige Nachteile ziehen. Die Fragestellung dieser Arbeit wurde mit einem Megahub und einer Städtedestination sowie einem Ferienflughafen auf einer Urlaubsinsel anhand zweier unterschiedlicher Ansätze analysiert. Die hierbei gewonnenen spezifischen Ergebnisse können als Ziel der Arbeit auf die Allgemeinheit übertragen werden.

Frankfurt am Main

Am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main ist die Entwicklung im Business-tourismus am deutlichsten erkennbar. Die Stadt ist vom Geschäftstourismus geprägt und zählt die meisten Touristen in diesem Segment. Auch verzeichnet sie steigende Besucherzahlen und weitet daher ihr touristisches Angebot immer mehr aus. Als Weltstadt ist die Rhein-Main-Metropole und Sitz vieler wichtiger und global agierenden Unternehmen sowie Standpunkt diverser bedeutender Einrichtungen schon über einen großen Zeitraum hinweg Ziel zahlreicher Geschäftsreisen, aber auch anderweitigen Touristen. Jedoch

würde die Stadt ohne den Flughafen als eines der bedeutendsten Luftverkehrsdrehkreuze weltweit als Unternehmensstandort nicht in dem Maße an Bedeutung gewinnen, die das derzeit der Fall ist. Folglich würde sich der Business-tourismus ebenfalls nicht mit einem solchen Erfolg entwickeln und verstärken, wie es heutzutage in Frankfurt verzeichnet werden kann. Durch die Stellung als größtes Luftverkehrsdrehkreuz Deutschlands, drittgrößtes in Europa und ebenfalls eines der bedeutendsten in der ganzen Welt, wächst der Bekanntheitsgrad, das Image und die tourismuspolitische Bedeutung der Destination Frankfurt am Main mit. Als Unternehmensmagnet bewirkt der Airport die Ansiedelung vieler Firmen von internationaler Bedeutung, die von dem wirtschaftlich starken Umfeld des Flughafens profitieren und für die darüber hinaus die Anbindung an das globale Luftverkehrsnetz unverzichtbar ist. Eine Vielzahl an Flugverbindungen in die ganze Welt unterstützen dies sowie viele Flüge, die speziell auf Geschäftsreisende zugeschnitten sind. Die daraus resultierende konjunkturelle Abhängigkeit stellt allerdings auch ein nicht unbedeutendes Risiko dar. Wirtschaftliche Schwächen und Krisenzeiten belasten den Flughafen und somit auch die von ihm abhängigen Unternehmen in der Region. Aufgrund der engen Verbindung fällt dies sofort negativ auf das Tourismusaufkommen in Frankfurt zurück. Jegliche Art von Ereignis oder Krise, die den Luftverkehr bedroht oder einschränkt, wirkt sich gleichzeitig auf die Destination aus. Jedoch ist sie durch die erstklassische Verkehrsanbindung in anderen Bereichen abgesichert, wodurch sie eine zeitweise Einschränkung des Luftverkehrs kompensieren kann. Durch den Ausbau des Flughafens zu einer Erlebniswelt, wird er selbst Teil der Destination und zieht zahlreiche Gäste an, die einen Besuch in Frankfurt andernfalls nicht in Erwägung gezogen hätten. Dies stärkt darüber hinaus auch die Zahl der Touristen, die nicht aus Geschäftsgründen in der Stadt sind.

Ein so großflächiger Flugbetrieb zeigt jedoch auch seine Schwächen, die sich unweigerlich negativ auf die Attraktivität und das Image der daran gekoppelten Destination auswirken. So ist der Frankfurter Flughafen beispielsweise für die enormen Auswirkungen der von Zeit zu Zeit auftretenden Streikmaßnahmen im Flugbetrieb bekannt. Eine weitere Einschränkung in der touristischen Entwicklung von Frankfurt als Zielgebiet sind die durch den Flugbetrieb entstehenden Umweltbelastungen in Form von Lärm und Luftverschmutzung. Für die Anzahl der ankommenden Gäste sind diese Faktoren nicht unerheblich.

Ein voranschreitendes Wachstum des Luftverkehrsaufkommens und somit der tourismuspolitischen Bedeutung Frankfurts beeinträchtigender Faktor sind weiterhin die aktuelle Gesetzgebung, Umweltschutzmaßnahmen sowie staatliche Restriktionen. Durch die Einführung der Luftverkehrssteuer oder des Nachtflugverbots machen die dadurch entstehenden Einschränkungen und den Passagier- bzw. Gästerückgang deutlich.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Stadt Frankfurt ohne ihr Luftverkehrsdrehkreuz nicht in dem Maße an Bedeutung gewonnen hätte, wie es bisher geschehen ist. Mit dem Wegfall des starken Business-tourismusaufkommens wäre die Stadt als Touristenziel vergleichsweise unbedeutend gewesen und hätte ihren internationalen Be-

kanntheitsgrad auch nicht in einem solch enormen Maße steigern können. Somit ist die Stadt als Destination vom Flughafenbetrieb abhängig, jedoch durch dessen Wachstum positiv begünstigt. Auch die Negativeinflüsse, die der Airport zu Lasten der Destination mit sich bringt, sind in der Entwicklungsgeschichte bisher von geringer Auswirkung. Jeder Einfluss ist spezifisch bringt unterschiedlich starke Auswirkungen mit sich. Für die Zukunft jedoch ist ein weiteres Wachstum des Frankfurter Flughafens zu erwarten und somit auch eine steigende Bedeutung der touristischen Destination.

Hubs und Metropolen

Die Stellung als Einflussnehmer und die Entwicklungen des Frankfurter Flughafens lässt sich auf andere vergleichbare Airports und den daran angeschlossenen Destinationen übertragen. London-Heathrow und Paris-Charles de Gaulle sind vor Frankfurt die beiden größten Hubs in Europa. In Deutschland liegt München nach Frankfurt auf an zweiter Stelle. Parameter, die in Frankfurt von Relevanz sind, spielen an diesen Airports ebenfalls eine zentrale Rolle. So verzeichnet der Business-tourismusbereich auch in London, Paris und München ein stetiges Wachstum.

Als Folge der steigenden Luftverkehrsnachfrage wurden auch am Flughafen zur Kapazitätssteigerung Infrastruktur-erweiterungen vorgenommen. Dies geschah beispielsweise in Form einer dritten Landebahn. Diese Maßnahmen sind notwendig, damit die Region ein führender Wirtschaftsstandort bleiben kann. Unterstützt wird dies darüber hinaus durch eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. London Heathrow hat als größter europäischer Flughafen auch für die Entwicklung der Destination London eine große Bedeutung. Flüge in alle Welt binden die Metropole mit der globalen Wirtschaft sowie dem internationalen Tourismusnetz. Diese starke Stellung macht sowohl den Flughafen als auch die Destination widerstandsfähig gegen Wirtschaftsschwankungen und Krisen.

Paris-Charles de Gaulle ist für die Hauptstadt Frankreichs sowohl tourismuspolitisch als auch wirtschaftlich ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Als Hauptdrehkreuz und Heimatflughafen der französischen Airline Air France sowie der langjährigen Position als größter Frachtflughafen Europas übt er großen Einfluss, steigert die Attraktivität der Stadt sowie ihre Wettbewerbsfähigkeit und Bedeutung als Unternehmensstandort. Große Hubs spielen weltweit eine bedeutende Rolle für die Stärke der wirtschaftlichen Stellung und dem damit verbundenen Business-tourismusaufkommen, das für sie in tourismuspolitischer Hinsicht das größte Segment ist. Daraus resultiert eine enge Bindung an die gesamtwirtschaftliche Lage, was sowohl Chancen bereithält als auch Risiken birgt. Durch Airline-Drehkreuze kommt zu einer für den Tourismus elementaren Internationalität. Vorrang hat an den großen Luftverkehrsdrehkreuzen der Linienflugverkehr, deren Stärke in internationalen Flugverbindungen liegen, während sie von Low Cost Carriern aufgrund der hohen Kosten nur wenig angeflogen werden. Weltweit befinden sich Luftverkehrsdrehkreuze und die Zielgebiete, in denen sie liegen, auf Wachstumskurs. Auch für die Zukunft kann diese Tendenz weiterhin prognostiziert werden.

Mallorca

Eine ganz andere Situation bietet sich auf der Ferieninsel Mallorca, die hauptsächlich durch den Urlaubs- und Erholungstourismus geprägt ist. Dadurch wird die tourismuswirtschaftliche Entwicklung durch andere mit dem Flughafen in Zusammenhang stehende Faktoren beeinflusst, als in Frankfurt am Main. Eine Besonderheit ist hierbei auch die Insellage, die dem Luftverkehr eine elementare Wichtigkeit verleiht und den Erfolg der Destination darüber hinaus in hohem Maße abhängig davon macht. Entstehen also durch unerwartete Ereignisse erhebliche Einschränkungen im Flugverkehr, so ist die Insel für Touristen kaum mehr erreichbar. Aus diesem Grunde ist der funktionierende Luftverkehr als eine der wichtigsten Kriterien für die Entwicklung der Tourismusdestination zu sehen. So ist weiterhin beispielsweise der Preis eines Fluges nach Mallorca von großer Bedeutung. Um für Touristen attraktive Angebote erstellen zu können und sich dadurch gegen die Konkurrenz durchzusetzen, müssen diese preisgünstig sein. Das große Angebot an Low Cost Carrier Verbindungen bringt viele Nachfrager dazu, sich für eine Reise auf die Baleareninsel zu entscheiden. Auf diese Weise verzeichnet Mallorca auch steigende Besucherzahlen im Bereich der finanzschwächeren Touristen, also Familien oder Jugendliche. Allerdings birgt das sich stetig ausweitende Angebot an Billigflügen auch Risiken für die touristische Entwicklung. So steht dies beispielsweise im Spannungsfeld mit dem Versuch, den Qualitätstourismus auf der Insel zu fördern. Auf diese Art der Flugverbindung greifen traditionell hauptsächlich „Partytouristen“ zurück, für die die Insel bekannt ist. Um Mallorca vom Image als Party- und Strandziel für die Massen abzubringen und gleichzeitig den dadurch entstehenden Umweltbelastungen entgegenzuwirken, müssen andere Maßnahmen ergriffen werden. Als drittgrößter Flughafen hat Palma de Mallorca eine starke Stellung im internationalen Luftverkehr was dazu führt, dass zahlreiche Verbindungen auf die Ferieninsel angeboten werden. Von einer Vielzahl an europäischen Ländern ist die Insel in den Sommermonaten mehrmals täglich von verschiedenen Flughäfen und Airlines zu erreichen, was das Tourismusaufkommen erheblich fördert. Die Kapazität und Infrastruktur macht es möglich, die Massen an Gästen abzufertigen und darüber hinaus mit der steigenden Anzahl an Touristen, die auch durch die vermehrten Flugverbindungen hervorgerufen werden, zu Rande zu kommen. Ohne diese Fertigkeit und Organisation wäre eine Ausweitung der Destination schon vor langer Zeit nicht mehr möglich gewesen. Allerdings wirkt der Flughafen nur in den Monaten der Saison fördernd und unterstützend, während der den Rest des Jahres aufgrund der hohen Flugpreise, die dadurch entstehen, dass die Insel seltener angeflogen wird, eher als Schwachpunkt auftritt.

Auch in diesem Fall ist zusammenfassend zu sagen, dass die Entwicklung der touristischen Destination nur durch die positive Beeinflussung durch den Flughafen und dessen Größe und Erweiterung möglich war. Aufgrund der Insellage wäre Mallorca andernfalls vollkommen unbedeutend geblieben. Durch den Flugverkehr besteht hier-

bei darüber hinaus die Möglichkeit das Tourismusaufkommen der Insel zu katalysieren und zu lenken. Einzig großes und wirklich in erheblichem Maße ausschlaggebendes Risiko ist nur die enorme Abhängigkeit der Destination von ihrem Flughafen.

Ferienflughäfen und Urlaubsorte

Die Beziehung zwischen Luftfahrt-drehkreuz und touristischer Destination in Mallorca steht beispielhaft für weitere Ferienflughäfen, diese werden von den selben Faktoren hierbei positiv und negativ in ihrer Entwicklung beeinflusst. Ferienflughäfen haben heutzutage eine große Bedeutung im Luftverkehr und der Luftverkehrswirtschaft. Nicht nur der Ferienflughafen Mallorca ist einer der größten landesweit, sondern auch beispielsweise der Airport der griechischen Urlaubsinsel Rhodos ist nach dem Luftfahrt-drehkreuz der Hauptstadt Athen der größte des Landes.

Anhand der griechischen Inselflughäfen ist weiterhin die Bedeutung des Low Cost Carrier Verkehrs für Ferienflughäfen ersichtlich. Die Flughäfen Rhodos und Heraklion werden zwar ganzjährig von Linienflügen angesteuert, im Sommer und somit zur Hauptsaison des Ferientourismus jedoch in bedeutendem Maße von Billigfluglinien. Diese sind für das Tourismusaufkommen unverzichtbar. Würden sie wegfallen, so wären die Inseln aus touristischer Sicht weit weniger attraktiv.

Innerhalb einer Inselgruppe wirken Ferienflughäfen über ihre eigene Destination hinaus. So ist beispielsweise der Airport auf Gran Canaria durch den Flugverkehr zwischen den Kanaren-Inseln maßgeblich an der touristischen Entwicklung seiner Nachbarinseln beteiligt.

Zusammenfassend liegt die Stärke dieser Art von Flughafen in Ferienflügen, was zu einer starken Saisonalität führt. In der von der jeweiligen touristischen Destination abhängigen Monaten der Hochsaison kommt es zur Kapazitätsauslastung der Airports, während das Verkehrsaufkommen im restlichen Jahr nur sehr gering ist. Ohne ihre Flughäfen wären die Feriendestinationen, besonders Inseln, kaum existent. Eine immer größere Rolle spielen für sie neben Charterflügen auch Low Cost Airlines. Diese steigern das Tourismusaufkommen in hohem Maße, sind allerdings auch stark von Kostenfaktoren staatlichen Restriktionen wie beispielsweise der Luftverkehrssteuer abhängig.

7 Schlusswort

Der Luftverkehr und die Tourismuswirtschaft sind zwei international bedeutende Wirtschaftsbereiche, die eine so starke Position inne haben, dass sie nicht einmal durch die Weltwirtschaftskrise ernstzunehmende Schäden davongetragen haben. Beide Sektoren stehen in einem engen Zusammengang zueinander, der es ihnen ermöglicht, sich gegenseitig zu fördern und wachsen zu lassen, jedoch auch Risiken für beide Parteien birgt. Der Luftverkehr ist für die Entwicklung des allgemeinen Tourismusaufkommens, Destinationen und dem Wachstum der Tourismuswirtschaft von enormer Bedeutung. Flughäfen spielen in dieser Hinsicht eine wesentliche Rolle, da sie Schnittpunkt und Einflussnehmer auf touristische Destinationen zu gleich sind. Flughäfen und Tourismusdestinationen lassen sich in verschiedene Arten kategorisieren. Jede Art von Flughafen übt andere Einflüsse aus und jede Art von Destination mit den für sie typischen Nachfragern lässt sich jeweils auf eine spezifische Weise beeinflussen.

Ziel dieser Arbeit war es herauszufinden, inwieweit Luftverkehrsdrehkreuze auf die Entwicklung touristischer Destinationen Einfluss nehmen können und welche positiven sowie negativen Effekte in diesem Rahmen entstehen. Grundlegend ist zu sagen, dass jeder Flughafen maßgeblich an der Entwicklung und dem Wachstum der an ihn angeschlossenen Destination beteiligt ist. Ausschlaggebende Rolle für das Ausmaß hiervon spielt hier zumeist die geographische Lage von Zielgebieten und damit verbundenen Abhängigkeit. Der Erfolg vom Tourismus geprägter Gebiete in Insellagen oder anderen schwer zu erreichenden Gebieten sind mangels anderer Alternativen der Erreichbarkeit, am stärksten an ein Luftverkehrsdrehkreuz gebunden, als besser vernetzte Destinationen. Folglich reagieren sie auch sensibler auf alles, was den Luftverkehr beeinträchtigt oder einschränkt, profitieren aber gleichermaßen von den Flugbetrieb begünstigenden Faktoren. Flugdestinationen können sich darüber hinaus nur in dem Umfang weiterentwickeln wie der an sie angeschlossene Flughafen. Im Zuge der Globalisierung üben Luftfahrt-drehkreuze auch einen großen Einfluss auf Metropolregionen aus, für die neben dem gewöhnlichen Kulturtourismus auch der Business-tourismus und die wirtschaftliche Lage eine Rolle spielt.

Da sowohl der Tourismus als auch der Luftverkehr stark abhängig von konjunkturellen Verhältnissen sind, bilden wirtschaftliche Einflüsse die größten Chancen, allerdings auch die am ernstzunehmenden Risiken für die Entwicklung von Zielgebieten. Dabei spielen auch die zunehmende Globalisierung sowie internationale Handelsverflechtungen und staatliche Restriktionen eine bedeutende Rolle. Zudem prägt der Flugplan einen Zielort in vielerlei Hinsicht. Ein großes Angebot an internationalen sowie nationalen Flugverbindungen und Fluggesellschaften spielt der Destination zu und steht für Wachstum. Billigflug-Anbieter treten in diesem Rahmen immer stärker in den Vordergrund und sind von elementarer Wichtigkeit geworden, können allerdings auch Span-

nungen mit den Entwicklungskonzepten von Destinationen erzeugen. Stabile wirtschaftliche Verhältnisse sowie sich in einem angemessenen Rahmen bewegendes staatliches Einflüsse werden die Situation des Wachstums in den Bereichen Luftverkehr und Tourismus und deren Zusammenarbeit zunehmend stärken.

Grundlegend ist zu sagen, dass touristische Destinationen in ihrer Entwicklung stark von daran angeschlossenen Luftverkehrsdrehkreuzen abhängig und beeinflussbar sind. In vielen Situationen befinden sie sich in einem symbioseartigen Zustand. Der Flughafen fördert die Destination hierbei in überwiegenderem Maße, was für sie unverzichtbar ist, kann ihre Entwicklung durch Negativeffekte allerdings auch einschränken, wogegen sie weitgehend machtlos ist. Flughäfen sind als Teil der Destination zu sehen und müssen mit ihr im Einklang stehen, damit beide Parteien erfolgreich bestehen können.

Literaturverzeichnis

KOTLER, Philip/ARMSTRONG, Gary/WONG, Veronica (2011): Grundlagen des Marketings. 5. Auflage. München.

STERZENBACH, Rüdiger/CONRADY, Roland/FICHERT, Frank (2009): Luftverkehr. Betriebswirtschaftliches Lehr- und Handbuch. 4. Auflage. München.

FREYER, Walter (2006): Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie. 8. Auflage. München.

FREYER, Walter (2009): Tourismus-Marketing. Marktorientiertes Management im Mikro- und Makrobereich der Tourismuswirtschaft. 6. Auflage. München.

STEINECKE, Albrecht (2011): Tourismus. 2. Auflage. Braunschweig.

EGGERT, Katrin/FRINTROP-BECHTHOLD, Dorothea/KAMINSKI, Hans (2005): Ökonomie. Grundfragen wirtschaftlichen Handelns. Braunschweig.

POLLERT, Achim/KIRCHNER, Bernd/POLZIN, Javier (2008): Das Lexikon der Wirtschaft. 3. Auflage. Bonn.

Internetquellen:

World Travel & Tourism Council: <http://www.wttc.org/research/economic-impact-research/> [Stand: 07.05.2013]

Der Deutsche Reiseverband:

http://www.driv.de/fileadmin/user_upload/Fachbereiche/Statistik_und_Marktforschung/Faken_und_Zahlen_zum_deutschen_Reisemarkt_2012.pdf [Stand: 06.05.2013]

Statistisches Bundesamt – Wirtschaftsbereiche:

<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/Wirtschaftsbereiche.html> [Stand: 12.07.2013]

Statistisches Bundesamt – Tourismus:

<https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/BinnenhandelGastgewerbeTourismus/Tourismus/Tourismus.html> [Stand: 07/06/2013]

Statistisches Bundesamt – Statistiken zu Städtetourismus und Städtereisen:

<http://de.statista.com/themen/807/staedtetourismus/> [Stand: 07/05/2013]

Statistisches Bundesamt – Daten und Fakten zur Flugzeugindustrie:
<http://de.statista.com/statistik/faktenbuch/310/a/branche-industrie-markt/luftfahrtindustrie-raumfahrtindustrie/flugzeugindustrie/> [Stand 22/06/2013]

Statistisches Bundesamt – Statistiken zu Flugpassagieren:
<http://de.statista.com/themen/1060/flugpassagiere/> [Stand: 21.06.2013]

E-travel-pedia:
<http://www.etp24.de/lexikon/artikelanzeige.php?artikel=:ac:Gesch~e4ftstourismus>
[Stand: 12.07.2013]

Geschichte der Luftfahrt: <http://www.luftfahrt.net/magazin/geschichte-der-luftfahrt.html>
[Stand 21.06.2013]

Stadt Frankfurt am Main: <http://www.frankfurt.de/> [Stand: 12.07.2013]

Hessisches Statistisches Landesamt: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/dienstleistungen/landesdaten/tourismus/gaeste-uebernachtungen-und-aufenthaltsdauer/index.html> [Stand: 13.05.2013]

Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main: Quelle: http://www.frankfurt-main.ihk.de/branchen/gastronomie_tourismus/ihk-publikationen/wifo2009/geschaefstourismus/ [Stand: 17.06.2013]

Fraport – Konzern: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/fraport-weltweit/flughafen/frankfurt-airport--fra-.html> [Stand: 12.07.2013]

Fraport Kompetenzen: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/kompetenzen/aviation-services/ground-services/cargo.html> [Stand: 28.05.2013]

Handelsblatt (2013) – Ansturm auf Sommerreisen:
<http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/ansturm-auf-sommerreisen-tui-travel-erwartet-eine-gute-saison/8188470.html> [Stand: 13.05.2013]

Forschungsinformationssystem – Luftverkehrsmarkt:
<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/120122/> [Stand 22.06.2013]

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft – Luftfracht und Warentransport mit dem Flugzeug: <http://www.bdl.aero/de/themen-positionen/wirtschaft/fracht/> [Stand 22.06.2013]

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft – Wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehr für Deutschland: <http://www.bdl.aero/de/themen-positionen/wirtschaft/bedeutung-des-luftverkehrs/> [Stand: 22.06.2013]

Flughafen-Management: <http://www.flughafen-management.de/home> [Stand: 29/06/2013]

Heathrow Airport: <http://www.heathrowairport.com/about-us/company-news-and-information/company-information/facts-and-figures> [Stand: 12.07.2013]

Fraport-Nachhaltigkeit:
<http://www.fraport.de/content/fraport/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/schallschutz/links/fragen-und-antworten/warum-wird-nachts-geflogen-.html>
[Stand: 10.06.2013]

Islasbalears: <http://www.mallorca.islasbalears.com/de/isla.html> [Stand: 27.05.2013]

National Geographic Deutschland: Partyurlaub oder Ökotourismus?
<http://www.nationalgeographic.de/aktuelles/partyurlaub-oder-oekotourismus> [Stand: 27.05.2013]

AENA Aeropuertos: <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Palma-Mallorca/de/Page/1046276292901//Pr%C3%A4sentation.html> [Stand: 31.05.2013]

Mallorcamagazin Aktuelles – Wirtschaft:
<http://mallorcamagazin.com/aktuelles/wirtschaft/passagierrekord-flughafen-palma.html>
[Stand: 02.05.2013]

AENA Aeropuertos – Geschichte: <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Palma-Mallorca/de/Page/1046276292905//Geschichte.html> [Stand: 31.05.2013]

Streikradar: <http://www.streikradar.de/category/streik/page/2/> [Stand: 18.06.2013]

Mallorcazeitung – Lokales: <http://www.mallorcazeitung.es/lokales/2012/02/02/ryanair-kündigt-neue-mallorca-verbindungen/22595.html> [Stand: 11/06/2013]

Mallorcazeitung Nachrichten – Lokales:
<http://www.mallorcazeitung.es/lokales/2013/03/21/air-berlin-hotelverband-wollen-wintersaison-mallorca-fordern/26984.html> [Stand: 13.07.2013]

Mallorcazeitung Lokalnachrichten:

<http://www.mallorcazeitung.es/lokales/2013/01/31/schwache-nebensaison-gefährdet-mittelfristig-drehkreuz/26446.html> [Stand 30.06.2013]

Brockhaus Multimedial 2006

Online-Zeitschriften:

KRELLER, Anika (2012): Städtetourismus. Berliner Monopoly. In: Tagesspiegel. URL: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/staedtetourismus-berliner-monopoly/6487098.html> [Stand: 12.07.2013]

KOENEN, Jens (2013): Lufthansa-Chef erwartet weitere Fusionen. In: Handelsblatt. URL: http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/interview-lufthansa-chef-erwartet-weitere-fusionen/8135286.html?utm_source=feedly [Stand: 29.04.2013]

KRAFT, Hannelore (2012): Schnelle Entscheidung zu Nachtflugverbot Köln/Bonn. In: Die Welt Online. URL: <http://www.welt.de/regionales/koeln/article106156549/Schnelle-Entscheidung-zu-Nachtflugverbot-fuer-Koeln-Bonn.html> [Stand: 10.06.2013]

EISELIN, Stefan (2012): Balearen leiden unter Spanair-Pleite. In: aeroTELEGRAPH. URL: <http://www.aerotelegraph.com/balearen-leiden-unter-spanair-pleite> [Stand: 11.06.2013]

Publikationen und Geschäftsberichte:

Deutscher Reiseverband (2012): Fakten und Zahlen 2012. Berlin.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2011): Luftverkehrsbericht 2011. Köln.

Fraport AG (2009): Geschäftsbericht 2009. Frankfurt am Main.

Fraport AG (2011): Geschäftsbericht 2011. Frankfurt am Main.

Fraport AG (2012): Geschäftsbericht 2012. Frankfurt am Main.

Aéroports de Paris (2013): Communiqué de presse. Paris.

Frankfurt Airport (2012): Luftverkehrsstatistik 2012. Frankfurt am Main.

AENA (2011): Annual Report 2011. Madrid.

Bundesfinanzministerium (2001): Bundesgesetzblatt 2011. Bonn.

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und nur unter Verwendung der angegebenen Literatur und Hilfsmittel angefertigt habe. Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Ort, Datum

Vorname Nachname